

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



**FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LA IMPOSICION DE
SANCIONES ADMINISTRATIVAS POR LA INTENDENCIA DE
ADUANA PUNO A EMPRESAS DE TRANSPORTES DE
PASAJEROS Y CONDUCTORES POR TRASLADO DE
CONTRABANDO**

TESIS

PRESENTADA POR:

HUBER RUSSELL MANGO CUNO

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

PUNO – PERÚ

2019



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LA IMPOSICION DE SANCIONES
ADMINISTRATIVAS POR LA INTENDENCIA DE ADUANA PUNO A
EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CONDUCTORES POR
TRASLADO DE CONTRABANDO**

TESIS PRESENTADA POR:

HUBER RUSSELL MANGO CUÑO

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE:

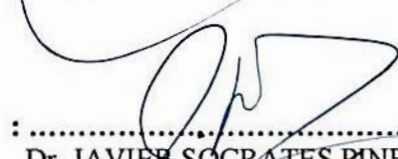
ABOGADO

APROBADO POR EL JURADO REVISOR CONFORMADO POR:

PRESIDENTE


:
Abog. PÉTER JESÚS MANZANEDA CABALA


PRIMER MIEMBRO


:
Dr. JAVIER SOCRATES PINEDA ANCCO

SEGUNDO MIEMBRO


:
M.Sc. WILDER IGNACIO VELAZCO

DIRECTOR / ASESOR


:
Abog. JULIO JESÚS CUENTAS CUENTAS

ÁREA : Ciencias Sociales
LÍNEA : Derecho
SUB LINEA : Derecho Administrativo
TEMA : Las sanciones administrativas

FECHA DE SUSTENTACIÓN: 11 DE SETIEMBRE DE 2019

DEDICATORIA

A Dios todopoderoso, a mis amados padres Benjamín y Berta, mis hermanas Ximena y Alejandra, que siempre han sido mi motivación para conseguir los objetivos propuestos, porque en ellos me he apoyado cuando más los he necesitado, por sus consejos y porque me han regalado la vida y la satisfacción de disfrutarla. A ellos con todo mi cariño.

A Yaqueline, porque su apoyo ha sido fundamental, y siempre ha estado conmigo incluso en los momentos más difíciles motivándome en todo momento por lograr mis objetivos, a ella con todo mi amor.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional del Altiplano, mi alma mater y a todos los docentes de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas – Escuela Profesional de Derecho, quienes durante toda mi etapa de estudiante nos han brindado de todos los conocimientos y han forjado nuestro carácter.

A mi Asesor de Tesis y al Jurado conformado por su Presidente, Primer y Segundo Miembro, por las recomendaciones y sugerencias en la elaboración del trabajo de investigación.

EL AUTOR

INDICE GENERAL

INDICE DE FIGURA	9
INDICE DE TABLA	10
ÍNDICE DE ACRÓNIMOS.....	11
RESUMEN	12
ABSTRACT	13
I. INTRODUCCIÓN.....	14
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION	15
1.2.1. Problema General	15
1.2.2. Problemas Específicos	16
1.3. ANTECEDENTES	16
1.4. JUSTIFICACION	21
1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	25
1.5.1. Objetivo General.....	25
1.5.2. Objetivos Específicos	25
1.6. HIPÓTESIS DEL TRABAJO.....	26
1.6.1. Hipótesis General	26
1.6.2. Hipótesis Específicas	26
1.7. VARIABLES	27
1.7.1. Variables Independientes.....	27
1.7.2. Variables Dependientes	27
II. REVISIÓN DE LITERATURA.....	28
2.1. EL SERVICIO ADUANERO.....	28
2.1.1. Breve Historia de la Administración de Aduanas	28
2.1.2. Aduanas en los últimos 50 años	30

2.1.3. Competencia de la SUNAT - Aduanas.....	32
2.2. TERRITORIO ADUANERO	34
2.2.1. Zona Primaria.....	34
2.2.2. Zona secundaria.....	34
2.3. INICIOS DE LA REGULACION DE LOS DELITOS ADUANEROS	35
2.4. LOS DELITOS ADUANEROS.....	36
2.5. EL CONTRABANDO EN EL PERU	37
2.5.1. Que es el contrabando.....	37
2.5.2. Control aduanero	39
2.5.3. ¿Cómo se configura el delito de contrabando?.....	40
2.5.4. Modalidades del delito de contrabando	41
2.5.5. Circunstancias agravantes.....	44
2.5.6. Consecuencias accesorias aplicables a las personas jurídicas	45
2.5.7. Extranjeros que participan en la comisión de los delitos.....	46
2.5.8. La investigación del delito.....	46
2.5.9. Momento a considerar para establecer el valor	47
2.5.10. Las reglas para establecer el valor	47
2.5.11. La infracción administrativa.....	48
2.5.12. Procedimiento administrativo.....	48
2.5.13. El Recurso de Reclamación.....	48
2.5.14. El Recurso de Apelacion	50
2.5.15. Apelación de Puro Derecho.....	50
2.6. CONSECUENCIAS NEGATIVAS DEL CONTRABANDO	52
2.7. REPRESIÓN ACTIVA DE PARTE DEL GOBIERNO EN LA LUCHA CONTRA EL CONTRABANDO	53
2.7.1. La SUNAT y su lucha contra el contrabando.....	55

2.7.2. Acciones del estado en la lucha contra el contrabando	56
2.7.3. ¿Cuál debe ser el rol del ciudadano frente al delito del contrabando? .	56
2.8. DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS LEGALES	57
2.9. ARGUMENTO JURIDICO.....	57
2.10.....CONSIDERACIONES RESPECTO AL CORRECTO TRASLADO DE MERCANCIAS.....	58
2.10.1. Revisión de equipajes.....	58
2.10.2. Documentación que debe ser utilizada por las empresas de transporte para el traslado de equipajes y/o mercancía	58
III. MATERIALES Y MÉTODOS.....	60
3.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	60
3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN	60
3.3. ÁMBITO DE ESTUDIO	61
3.4. UNIVERSO Y MUESTRA	61
3.4.1. Universo	61
3.4.2. Muestra	61
3.5. DESCRIPCIÓN DE MÉTODOS POR OBJETIVOS ESPECÍFICOS	61
3.5.1. Primer Objetivo	61
3.5.2. Segundo Objetivo	62
3.5.3. Tercer Objetivo.....	62
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	63
4.1 RESULTADOS	63
4.1.1 Objetivo General Planteado.....	63
4.1.2 Discusión Respecto Al Objetivo General.....	64
4.1.3 Primer Objetivo Específico Planteado.....	64
4.1.4 Discusión Respecto Al Primer Objetivo Específico.....	73

4.1.5 Segundo Objetivo Específico Planteado	74
4.1.6 Discusión Respecto Al Segundo Objetivo Específico.....	77
4.1.7 Tercer Objetivo Específico Planteado	79
V. CONCLUSIONES.....	80
VI. RECOMENDACIONES.....	82
VII.REFERENCIAS	83
ANEXOS	86

INDICE DE FIGURA

Figura 1: Rutas utilizadas para el ingreso de contrabando.....	23
Figura 2: Territorio aduanero: jurisdicción y competencia.....	35
Figura 3: Actividades que constituyen delito aduanero	36
Figura 4: Verbos rectores.....	39
Figura 5: Transporte de contrabando utilizando la modalidad de caleta	43
Figura 6: Procedimiento del recurso de reclamación	50
Figura 7: Flujograma del procedimiento de apelación de puro derecho	52
Figura 8: Rol del ciudadano	56
Figura 8: Rol del ciudadano	56
Figura 9: Resultado de los Recursos de Reclamaciones interpuestas ante la Intendencia de Aduana de Puno	65
Figura 10: Intervenciones realizadas por personal de la PNP y la IA Puno.....	71
Figura 11: ¿La empresa transportista ha sido sancionada por la IA Puno?.....	74
Figura 12: ¿Es correcto revisar los equipajes de los pasajeros?.....	75
Figura 13: ¿Ud. ha sido sancionado alguna vez por la IA Puno?.....	77

INDICE DE TABLA

Tabla 1: Principales argumentos de los reclamantes	67
Tabla 2: Sanciones impuestas a conductores y empresas de transporte	72
Tabla 3: Documentación que utiliza la empresa de transporte para el traslado de los equipajes	76

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

1. CT: Código Tributario
2. DL: Decreto Legislativo
3. DS: Decreto Supremo
4. IGV: Impuesto General a las Ventas
5. LDA: Ley de los Delitos Aduaneros
6. LGA: Ley General de Aduanas
7. LPAG: Ley de Procedimiento Administrativo General
8. MEF: Ministerio de Economía y Finanzas
9. RD: Resolución de Determinación
10. RTF: Resolución de Tribunal Fiscal
11. RLDA: Reglamento de la Ley de los Delitos Aduaneros
12. SUNAT: Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria
13. UIT: Unidad Impositiva Tributaria

RESUMEN

La presente investigación tiene como finalidad establecer cuáles son los factores que contribuyen a la imposición de sanciones administrativas a las empresas de transporte de pasajeros y a los conductores de dichas unidades vehiculares, ello como consecuencia de la aplicación de normas establecidas en la Ley de los Delitos Aduaneros Ley 28008, la misma que sancionan el traslado de mercancía de procedencia extranjera sin la documentación que acredite su ingreso legal al país. En ese sentido, se analizarán las Resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana Puno entre los años 2016 y 2017, por las cuales se ha sancionado administrativamente con internamiento temporal de vehículo, suspensión de licencia de conducir y multa, en ese sentido, se demostrará que los sancionados al impugnar las Resoluciones de Determinación de Sanción, mediante Recurso de Reclamación no argumentan objetivamente sus escritos, conforme lo dispone el artículo 189° de la Ley General de Aduanas lo que determina que los sancionados carecen de conocimientos en temas relacionados al correcto traslado de mercancías. La metodología utilizada fue el método cuantitativo, debido a que se recopilarán datos, a través de encuestas y/o cuestionarios.

Palabras Claves: Sanción administrativa, mercancía de procedencia extranjera, comiso, internamiento temporal de vehículo, multa, contrabando, recurso de reclamación, Ley de los Delitos Aduaneros, Ley General de Aduanas.

ABSTRACT

The purpose of this investigation is to establish the factors that contribute to the imposition of administrative sanctions against passenger transportation companies and drivers of such vehicle units, as a consequence of the application of rules established in the Customs Crimes Law 28008, which penalizes the transfer of goods of foreign origin without the documentation accrediting their legal entry into the country. In this sense, the Resolutions issued by the Division of Controversies of the Intendencia de Aduana Puno between the years 2016 and 2017 will be analyzed, for which it has been administratively sanctioned with temporary internment of vehicle, suspension of driving license and fine, in this sense, it will be demonstrated that those sanctioned when contesting the Determination of Sanction Resolutions, by means of a Complaint Appeal, do not objectively argue their writings, in accordance with Article 189 of the General Customs Law, which determines that those sanctioned lack knowledge in matters related to the correct transfer of merchandise. The methodology used was the quantitative method, because data will be collected through surveys and/or questionnaires.

Keywords: Administrative sanction, merchandise of foreign origin, confiscation, temporary internment of vehicle, fine, smuggling, claim appeal, Customs Crimes Law, General Customs Law.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El crecimiento y desarrollo actual de actividades comerciales en el mundo (importaciones y exportaciones), ha traído consigo que cada vez sea más frecuente la posibilidad de cometer crímenes aduaneros y actividades delictivas que perjudican en gran medida al comercio Internacional y más aún a nuestro país. Hoy en día se hace cada más frecuente la posibilidad de cometer crímenes aduaneros y actividades delictivas a través del tráfico ilegal de mercancías, contrabando, ocultación o engaño que induzca a error a la actividad aduanera, evadiendo impuestos, etc. (Instituto del Pacífico, 2017), vulnerando el control aduanero; en ese sentido, la entidad encargada de la administración, recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero, es decir, la Superintendencia de Nacional de Aduanas y Administración Tributaria – SUNAT, debe implementar medidas que contrarresten dicha situación, que como se ha indicado, representa gran perjuicio a nuestro país.

Ahora bien, el contrabando por Puno se caracteriza porque además de ingresar ilegalmente mercancías originarias de Bolivia (principalmente, de consumo básico y combustible), este país se convierte en una zona de tránsito de aquellas mercancías que provienen de Chile (particularmente, de la zona de Iquique ZOFRI) y en menor medida de Brasil y Argentina (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, 2018).

En tal contexto se produce el ingreso de las referidas mercancías a través de diferentes modalidades (hormiga, caleta, pampeo, culebra, chacales, carrusel), tratando de evadir los controles aduaneros; sin embargo, gracias a las diferentes acciones

operativas establecidas por la Intendencia de Aduana, se logra intervenir dicha mercancía que carece de documentación que sustente su ingreso o tránsito por nuestro país y como resultado de dichas intervenciones se sancionan administrativamente a los responsables del traslado o transporte de dichas mercancías, siempre y cuando no sobrepasen las cuatro (04) UIT, es así que en la Intendencia de Aduana de Puno, ha sancionado administrativamente a una gran cantidad de empresas de transporte y conductores de las unidades vehiculares intervenidas, ocasionando perjuicio económico a los sancionados debido a que tanto transportistas como conductores solamente se dedican al transporte de personas, sin embargo, el artículo 189° de la Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo Nro 1053, 2010), establece que la infracción será determinada en forma objetiva y podrá ser sancionada administrativamente con multas, comiso de mercancías, suspensión, cancelación o inhabilitación para ejercer actividades (...), es decir, basta que se identifique el supuesto de hecho examinado con la figura legal descrita como infracción para calificar que el referido hecho efectivamente constituye como tal.

Es por tales razones que es necesario establecer a través de la presente investigación cuales son los factores por los que se sanciona a transportistas y conductores cuando ellos no son propietarios de las mercancías provenientes de contrabando, planteándose las siguientes interrogantes:

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.2.1. Problema General

➤ ¿cuáles son los principales factores que inciden en la sanción administrativa por el traslado de mercancías de contrabando a las empresas de transporte de pasajeros y conductores por la Intendencia de Aduana Puno entre los años 2016 a 2017?

1.2.2. Problemas Específicos

- ¿Cuál es el sustento de las Resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno, entre los años 2016 y 2017, que resuelven los Recursos de Reclamación relacionadas a sanciones de internamiento de vehículo, suspensión de licencia de conducir y multa a las empresas de transporte de pasajeros y conductores por el traslado irregular de mercancía?
- ¿Las empresas de transporte de pasajeros y los conductores cuentan con un nivel de conocimiento suficiente sobre el correcto traslado de mercancía importada?

1.3.ANTECEDENTES

a) **Jacqueline Jeanette Bravo Collantes**, en su tesis: “El delito de contrabando en Desaguadero en el año 2004”; concluye lo siguiente:

- Los dedicados a este comercio ilegal como es el contrabando, tienen preferencia en comercializar abarrotes, alimentos y todos aquellos productos que están destinados al consumo humano; pues es lógico decir que, el ser humano como su principal necesidad es la alimentación; y, como primera necesidad, también es prioridad invertir sus ingresos económicos en alimentación; por ello que, los contrabandistas viendo la realidad eligen esta alternativa para lograr sus propósitos como son el de comercializar y obtener mayores ganancias económicas.

Asimismo, la mayoría de las personas que se dedican a esta actividad ilegal son pobladores de la zona de frontera de Desaguadero, resultando que el 45% de personas dedicadas a esto, son mujeres; y, el 35% son varones, teniendo que en total el 80% de la población de Desaguadero se dedica al contrabando, bajo las diferentes

modalidades, siendo una de las principales el de trabajo hormiga (trabajo hormiga como modalidad de contrabando fraccionado, contemplado en la Ley de Delitos Aduaneros. Art. 3°), tanto por el Puente Internacional de Desaguadero, como por el puente nuevo o por lanchas mediante el Lago Titicaca, a vista de todos. El día que estos pobladores realizan mayor actividad de contrabando es el día viernes, ya que es feria en Desaguadero Boliviano. Desde este lugar ingresan mercancía al lado peruano. Otro día que también es de feria es el martes.

A pesar que quienes se dedican a esta actividad ilegal son conscientes de que lo que hacen es un delito; por lo tanto, es sancionado penalmente; a pesar de ello, afirman que es una actividad que les permite obtener ingresos económicos para subsistir y que no encuentran con otro medio que sea legal para tal fin, y además afirman que el contrabando no solo les brinda ingresos, sino que al no pagar impuestos, indicando que estos son muy elevados, obtienen mayores ganancias; por ello prefieren seguir evadiendo impuestos. También hay comerciantes que indican que, para poder formalizar necesitan una orientación adecuada de los beneficios que obtendrían si se formalizan y que la SUNAT y ADUANAS no solo deben ser sancionadoras sino que también deben dedicarse a orientar.

La creación de la Zona Franca de Puno, viene a ser otra alternativa de solución al problema de contrabando, ya que tiene como uno de sus objetivos disminuir el contrabando, de hacerse posible ésta, generaría puestos de trabajo legal.

Finalmente, tanto los Oficiales de Aduana de la zona de frontera de Desaguadero como los efectivos Policiales que laboran en la zona de frontera, conocedores de la realidad, afirman que la Ley N° 28008 “Ley de Delitos Aduaneros”, es una ley que debe modificar ciertos aspectos de su contenido, la

principal modificación sería aumentar la pena por Delito de Contrabando, ya que la Ley es demasiado flexible y que las sanciones no sirven como ejemplo a aquellos contrabandistas antiguos o aquellos que se inician en este delito.

- Durante el año 2004 la Intendencia de Aduana-Puno, según la atribución y competencia que le otorga la Ley de Delitos Aduaneros, Artículo 45°, ha emitido 700 Resoluciones, de las cuales 506 son Resoluciones emitidas que sancionada Infracciones administrativas (Comiso de mercancías 275 Resoluciones de Intendencia; Multa 196 Resoluciones de Intendencia; Internamiento temporal de vehículo 40 Resoluciones de Intendencia; Suspensión temporal de licencia de conducir 21 Resoluciones de Intendencia; y , Cierre Temporal de establecimiento 01 Resolución de Intendencia). Todas estas Resoluciones de Intendencia se emitieron por Sanciones a Infracciones Administrativas por Contrabando. Asimismo, se ha observado que la Intendencia de Aduana de Puno viene cumpliendo los plazos que la Ley N° 28008 establece. (Artículo 47°. El plazo para solicitar la devolución de las mercancías incautadas por la comisión de infracciones)

- Durante el trabajo de investigación, trabajo de campo realizado en la zona fronteriza de Desaguadero y teniendo en cuenta la opinión vertida por la muestra que está compuesta por personas dedicadas a diferentes ocupaciones, hemos podido observar claramente que el 41% de los encuestados afirma que la gran alternativa de solución al problema de contrabando, es la creación de la Zona Franca de Desarrollo de Puno, ya que el proyecto de Ley que hemos planteado, tiene por objetivos: disminuir el contrabando y disminuir la pobreza mejorando los niveles de ingresos de la población; que al hacerse posible esto último, entonces tendríamos que decir que la gente ya no optaría por dedicarse al contrabando como una actividad

generadora de ingresos, sino que cambiaría este acto ilícito por uno que esté dentro del marco legal. Y al convertir a Puno en una plataforma de comercio exterior, estaríamos generando mayor ingreso para la zona.

El 33% de los encuestados se muestran a favor de la modificación de la Ley de Delitos Aduaneros Ley N° 28008, sugieren que ésta contenga sanciones privativas de libertad más drásticas, sin beneficios penitenciarios y que además el Poder Judicial actúe con celeridad cumpliendo los plazos establecidos en el Decreto Legislativo N° 124 “Proceso Penal Sumario”

b) **Gaby Magda Luicho Mamani**, en su tesis: “Desconocimiento de infracciones y sanciones tributarias y su incidencia en la liquidez y rentabilidad de la empresa de transporte Julsa Angeles Tour SAC en los periodos 2012-2013”; concluye lo siguiente:

- La investigación ha permitido demostrar que el personal que labora en los terminales - counters de la empresa Julsa, no poseen conocimientos suficientes sobre infracciones y sanciones tributarias relacionadas a la emisión de comprobantes de pago, donde el 87% del total de la muestra tiene conocimiento que es un infracción, sin embargo, desconoce de los diferentes tipos de infracciones y sanciones relacionadas a la emisión de comprobantes de pago, asimismo el 87% de las personas encuestadas desconoce que la empresa haya incurrido en infracciones tributarias y el 67% desconoce de cuanto afecta económicamente a la empresa incurrir en infracciones tributarias, el otro 33% cree que afecta bastante; el 87% de las personas encuestadas cree que la razón por la cual se incurre en infracciones es el desconocimiento, la falta de capacitación y asesoramiento adecuado por parte de la empresa, cuyos resultados inciden en la economía de la empresa ya que la falta de

conocimiento sobre infracciones y sanciones tributarias eleva el nivel de incurrir en infracciones generando multas.

- Las sanciones tributarias son causas generadas por la falta de conocimiento del personal sobre infracciones y sanciones tributarias, que trae como consecuencia aumento de la Renta Neta Imponible, por ende el resultado del impuesto a la renta anual por pagar.

- Las personas que laboran en los establecimientos counter como encargados y personal de ventas, en su mayoría son técnicos y estudiantes que carecen de conocimientos sobre infracciones, entonces se debe tener cuidado a la hora de seleccionar personal, además que estas una vez contratados se sientan comprometidos con la empresa. Asimismo, el asesoramiento contable y tributario es fundamental para orientar el cumplimiento de los deberes como trabajadores de la empresa, ya que al observar las respuestas a las preguntas de la encuesta se nota una gran confusión en los trabajadores, con respecto a cuáles son los tipos de infracciones tributarias, es necesario que los trabajadores tengan conocimiento sobre las principales obligaciones formales y requisitos que tienen obligación de emitir y entregar comprobantes de pago, obligación de trasladar bienes con guías de remisión, manifiesto de pasajeros y/o otros documentos, comunicación de datos a la SUNAT, de esta manera evitar incurrir en infracciones tributarias, lo cual ayudará en el desarrollo económico de la empresa.

c) **Douglas Borda Sucacahua**, en su Informe: “Análisis de la incautación de mercancía ilegal (contrabando) en el departamento de Puno año 2005: Polfis-XII-RPNP-Puno”; concluye lo siguiente:

- Las modalidades de introducción al territorio nacional de mercancías ilegales de contrabando por el Departamento de Puno, son el contrabando organizado, contrabando hormiga, contrabando tipo carrusel y el contrabando de mercancías nacionales de exportación.
- Dentro de las cuatro modalidades de contrabando descritas anteriormente y el que más volumen de mercancías moviliza son los grupos organizados de contrabandistas que cuentan con medios y equipos sofisticados de comunicación, así como armamento, adoptan sus medidas de seguridad para burlar los controles aduaneros y policiales; utilizando motocicletas, camionetas 4x4, automóviles denominados “liebres” los que se encargan de verificar si en la ruta a seguir por los contrabandistas, se encuentran autoridades policiales y/o aduaneras, intercomunicándose por medio de teléfonos satelitales y celulares. El desplazamiento generalmente se realiza por las noches donde los combos denominados culebras se desplazan entre 20-250 camiones de alto tonelaje de marca volvo.
- El incentivo real para la existencia y realización del ilícito negocio de contrabando es efecto del gigantesco tamaño del Estado, que cobra de los ciudadanos altos impuestos, aranceles y asfixiantes regulaciones estatales como el Impuesto General a las Ventas, Impuesto Selectivo al Consumo, los impuestos a las rentas e impuestos aduaneros y los constantes reajustes a los precios de los combustibles. De modo que uno de los principales responsables del origen de contrabando no son los comerciantes sino el propio Estado.

1.4.JUSTIFICACION

La Región Puno, ubicada en el sur del país, se caracteriza por estar inmersa en la actividad comercial fronteriza con el vecino país de Bolivia, en ese contexto, el

transporte de mercancías entre Perú y Bolivia a través de la Región Puno, en muchos casos, no se encuentran ajustadas a las normas que regulan el transporte y/o traslado de mercancías de procedencia extranjera, lo que trae como consecuencia sancionar administrativamente a conductores y empresas de transporte con internamiento temporal de vehículo, suspensión de licencia de conducir y multa, tal como lo establece el artículo 35° de la Ley de los Delitos Aduaneros – Ley N° 28008.

Ahora bien, la Cámara de Comercio de Juliaca, indica que cerca del 70% de las mercancías que burlan el control aduanero ingresan al Perú a través de la Región Puno; asimismo, según la Policía Fiscal, actualmente son los cinco puntos por donde prolifera el tráfico ilegal procedente de Bolivia, siendo el Distrito de Desaguadero (Chucuito-Juli) y Tilali (Moho) las zonas de frontera por donde ingresa el 70 % de contrabando y el otro 30% por Mazocruz, Laraqueri, Juli y zonas altas de Ilave.

Se debe indicar también que el contrabando impide que el Estado perciba recursos del pago de los derechos arancelarios o impuestos a la importación, favorece la competencia desleal entre productos extranjeros y productos nacionales ya que los productos de contrabando son más baratos al no pagar impuestos, desincentiva la industria y comercio nacional, el Estado debe gastar recursos en la lucha contra el contrabando, entre otros.

En ese sentido, La Intendencia de Aduana de Puno, a través de la División de Control Operativo, con la finalidad de evitar el ingreso ilegal de mercancías a nuestro país, implementa mediante grupos de operativos y puestos de control ubicados en distintos puntos fronterizos de nuestra región, acciones operativas a efectos de verificar si dichas mercancías cumplen con los requisitos legales para su ingreso y/o tránsito en nuestro país, en consecuencia, si no se cumple con lo establecido por las leyes que regulan el transporte de mercancías de procedencia extranjera, se procede con accionar la medida preventiva de incautación de la mercancía.



FUENTE: Intendencia de Aduana Puno

Figura 1: Rutas utilizadas para el ingreso de contrabando

Por otro lado, si las mercancías incautadas en los operativos no superan las cuatro (04) UIT¹, constituyen infracción administrativa establecida en el artículo 33° de la Ley de los Delitos Aduaneros – Ley 28008, por tanto, quien es competente para resolver la situación legal de la mercancía y sancionar a los responsables del transporte de las referidas mercancías es la Autoridad Aduanera, tal como lo indica el artículo 45° de la Ley de los Delitos Aduaneros.

Es así que, tanto empresas de transporte de pasajeros como conductores sancionados administrativamente por la Autoridad Aduanera con suspensión de licencia de conducir, internamiento de vehículo y multa, tienen la posibilidad de impugnar dicha sanción mediante el Recurso de Reclamación, sin embargo, en muchos casos los referidos recursos impugnatorios planteados carecen de argumentos objetivos lo que conlleva a suponer que los sancionados ignoran o desconocen las normativas que regulan el traslado de mercancías de procedencia extranjera.

En ese sentido, la investigación se propone analizar resoluciones que resuelven los Recursos de Reclamación interpuestos ante la Intendencia de Aduana de Puno, en el periodo comprendido entre los años 2016 y 2017, con la finalidad de determinar cuáles son los motivos por los que se sanciona a las empresas de transporte de pasajeros y conductores y proponer a través de un manual práctico orientar sobre el correcto traslado de mercancías en los vehículos de transporte de pasajeros, a efectos de prevenir la comisión de infracciones administrativas relacionadas al transporte de contrabando. De esta forma se pretende reducir considerablemente el contrabando ya que tanto las empresas de transporte y

¹ Unidad Impositiva Tributaria es un valor de referencia que se utiliza en el país para las normas tributarias.

conductores tendrán conocimiento sobre el correcto traslado de mercancías de procedencia extranjera evitando el traslado de mercancía que no cuenta la documentación que sustente su ingreso legal al país favoreciendo la formalización y el pago de impuestos a favor del Estado.

Asimismo, a través de instrumentos de recopilación de datos se establecerá cuál es el grado de conocimiento que tienen las empresas de transporte terrestre y conductores sobre temas de transporte de mercancía de procedencia extranjera.

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.5.1. Objetivo General

Determinar los principales factores que inciden en la sanción administrativa por el traslado de mercancías de contrabando a las empresas de transporte de pasajeros y conductores por la Intendencia de Aduana Puno entre los años 2016 a 2017.

1.5.2. Objetivos Específicos

- Analizar las Resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno, entre los años 2016 y 2017, que resuelven los Recursos de Reclamación relacionadas a sanciones de internamiento de vehículo, suspensión de licencia de conducir y multa a las empresas de transporte de pasajeros y conductores por el traslado irregular de mercancía.
- Establecer el nivel de conocimiento que tienen las empresas de transporte de pasajeros (a través de sus representantes legales) y los conductores sobre el correcto traslado de mercancía importada.

- Elaborar un manual práctico de capacitación a conductores y empresas de transporte de pasajeros, a efectos de prevenir la comisión de infracciones administrativas relacionadas al transporte de mercancías de contrabando.

1.6. HIPÓTESIS DEL TRABAJO

Al determinar los factores por los que las empresas de transporte de pasajeros y conductores son sancionados, se podrá implementar medidas para evitar que los involucrados incurran nuevamente en infracciones administrativas relacionadas con el transporte irregular de mercancías en la zona fronteriza de Perú y Bolivia, la misma que tendrá repercusión en la reducción del ingreso ilegal de mercancías de procedencia extranjera a nuestro país.

1.6.1. Hipótesis General

Las sanciones administrativas impuestas por la Intendencia de Aduana de Puno, a las empresas de transporte de pasajeros y conductores, por transportar mercancías de contrabando es consecuencia del desconocimiento de las normas legales relativas al correcto traslado de mercancías.

1.6.2. Hipótesis Específicas

- Los argumentos jurídicos de los Recursos de Reclamación interpuesto por las empresas de transporte de pasajeros y conductores, no se ajustan a las normativas que regulan el traslado legal de mercancías establecido por la Ley General de Aduanas, Ley de Delitos Aduaneros, Código Tributario.
- El nivel de conocimiento que tienen las empresas de transporte de pasajeros y los conductores sobre el correcto traslado de mercancía es deficiente a

causa del poco interés que tienen éstos para capacitarse en temas relacionados al traslado de mercancías en vehículos de transporte de pasajeros.

- La capacitación a conductores y empresas de transporte permitirá reducir considerablemente la incidencia del transporte de mercancías de contrabando a través de medios de transporte e pasajeros.

1.7. VARIABLES

1.7.1. Variables Independientes

- Desconocimiento de normas legales
- Argumentos jurídicos.
- Poco interés en capacitación.

1.7.2. Variables Dependientes

- Sanciones administrativas.
- Recursos de reclamación que no se ajustan a la normativa que regula el traslado de mercancía.
- Nivel de conocimiento deficiente.

II. REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. EL SERVICIO ADUANERO

2.1.1. Breve Historia de la Administración de Aduanas

De acuerdo con (Azalde, 2013), la Oficina de Aduanas es una de las más antiguas instituciones públicas en la historia del Perú, que se remonta a la época de la consolidación económica y política del virreinato español.

Cuando la colonia española se estableció, uno de los principales objetivos de la administración virreinal era obtener mayores recursos financieros para la Corona. Como resultado, la recaudación de impuestos, como las que se impusieron sobre el comercio exterior, era particularmente importante.

El impuesto pagado sobre las mercancías que entran o salen del reino, o que viajaron entre los puertos españoles, se llamaba "almojarifazgo". Inicialmente, la colección estuvo a cargo de la "almojarife", una palabra de origen árabe que significa inspector. Más tarde, la responsabilidad se le dio al Tribunal Consulado, una organización establecida en 1613, predecesora de la Cámara de Comercio de hoy y cuyos miembros fueron los principales comerciantes y armadores de la época. Más tarde aún, la responsabilidad de recaudar el impuesto fue asignada a la Administración Real de Impuestos Especiales.

Inicialmente, el almojarifazgo era un impuesto del 10% sobre todos los tipos de productos importados, y el importe se calcula sobre el valor de las mercancías en las Indias y no en el precio de estos tendrían en el puerto original de embarque.

A medida que el puerto del Callao ganado en importancia, con el tiempo se convirtió en el eje fundamental de todo el comercio de América del Sur, la

recaudación de impuestos provenientes de este flujo económico también se convirtió cada vez más importante.

Así, a través de una Real Orden expedida el 15 de noviembre de 1770, la Real Aduana fue creado por el virrey Manuel Amat y Juniet. Aunque los términos de esta resolución fueron lo suficientemente amplia y clara, sobre todo en la transferencia de la responsabilidad de la recolección de los impuestos especiales y las oficinas de almojarifazgo de la Real Aduana, las operaciones de la nueva institución requiere regulaciones precisas.

A través de un decreto el 2 de octubre de 1773, el virrey Amat aprobó el primer Reglamento de Comercio y la Organización de Aduanas en la que el sistema de Aduanas del Perú, lentamente al principio, comenzó a funcionar.

Durante muchos años, la administración central de Aduanas ocuparon el edificio de la Escuela de San Carlos, junto al actual Ministerio Público en la avenida Abancay, mientras que una pequeña oficina de Aduanas opera en el Puerto del Callao.

En 1836, el Presidente de la República, Mariscal Luis José Orbegoso, cambia el uso de la fortaleza española de la Real Felipe para convertirse en el edificio de la sede de Aduanas, y este fue el sitio de las oficinas centrales hasta 1934, cuando el gobierno de General Oscar R. Benavides ordenó el traslado de las Aduanas de la Terminal Marítimo del Callao.

Anteriormente, en 1833, por su parte, la Dirección General de Aduanas se creó con el propósito, entre otros, para centralizar las actividades aduaneras y evitar así que cada aduana, que se encuentra generalmente en los principales puertos del país, operan como entidades autónomas.

2.1.2. Aduanas en los últimos 50 años

(Azalde, 2013), indica que, al comienzo del siglo 20, las actividades aduaneras fueron practicadas por la Superintendencia de Aduanas, posteriormente consolidada en 1947 con la creación del Consejo Nacional de Comercio Exterior y el Consejo Superior de Aduanas. Estas fueron creadas durante el gobierno del presidente José Luis Bustamante y Rivero, como instituciones responsables de supervisar el flujo del comercio exterior y de divisas, y entre otras medidas de no permitir la importación o exportación de mercancías sin presentación previa y autorización.

En 1969, por el Decreto Ley 17521, la Superintendencia de Aduanas de nuevo se convirtió en la Dirección General de Aduanas, dependiente del Ministerio de Hacienda. En 1973, la institución se hizo una y que regulan la organización técnica del Ministerio de Comercio, volviendo de nuevo al Ministerio de Economía y Finanzas en 1978, hasta que en 1988, por la Ley 2829, la Administración Nacional de Aduanas se creó como una, institución pública descentralizada del sector Economía y Finanzas, con, técnicos, financieros y administrativos de autonomía funcional.

A mediados de la década de 1980, la aduana se trasladó a un edificio en la avenida Lord Cochrane en el Distrito residencial de San Isidro. Las oficinas funcionaron allí hasta 1992, cuando la institución adquirió su edificio de sede propia, dentro de un proceso sin precedentes de cambios que llevaron a la Oficina de Aduanas del Perú de un nivel secundario con una imagen deteriorada a convertirse en una institución ejemplar y líder entre las agencias de Aduanas de Iberoamérica.

El proceso de modernización iniciado en 1992, con una secuencia de mejoras administrativas y de procedimiento, se destacó durante el año 1996, cuando la intendencia operativa descentralizada comenzó el intercambio de información comercial en línea. Modernización siguiente: Se trata de un proceso de mejora continua, la comprensión de que la facilitación del comercio internacional va de la mano con el mundo de avances tecnológicos.

En diciembre de 1999, Perú Administración Aduanera certificado su proceso de transporte bajo la Certificación Internacional del Sistema de Aseguramiento de la Calidad según Normas ISO 9000, siendo la administración de aduanas en primer lugar que consiguió la certificación y la primera en obtener el reconocimiento de la Organización Mundial de Aduanas.

La necesidad de consolidar y mantener los niveles alcanzados en el proceso de modernización, hizo el Gobierno dar una nueva Ley de Aduanas en 1996. Esta Ley de Aduanas establece claramente en su artículo 3 °, que "para la prestación de los servicios aduaneros, la Administración de Aduanas tendrá que ajustar su sistema de calidad a las demandas de la Garantía de Calidad Normas Internacionales".

En julio de 2002, mediante Decreto Supremo 061-2002-PCM, se estableció que la Superintendencia Nacional de Aduanas y la Superintendencia Nacional de Impuestos Internos, se fusionarán, en el contexto de un esfuerzo más amplio de modernización del Estado en su conjunto, buscando la integración de las funciones y competencias de organización dentro del sector público.

Además, la integración de la administración tributaria y aduanera es una tendencia mundial, adoptado por los países como Brasil, Argentina, Colombia, Venezuela, España, México, Guatemala, Países Bajos y Canadá.

Por último, la concentración es también el resultado de la identificación de la necesidad de aumentar la Colección Estatal en el largo plazo, a través de acciones conjuntas para proporcionar mejores servicios y mejorar la inspección fiscal y la prevención del contrabando.

2.1.3. Competencia de la SUNAT - Aduanas

El servicio aduanero en el país está encargada de ejercerla por una entidad del Estado quien tiene la función de “satisfacer una necesidad colectiva por medio de una organización administrativa”; en tal sentido, es el conjunto de acciones y prestaciones de carácter administrativo que realiza la aduana con la finalidad de facilitar el flujo de ingresos y salidas de mercancías del territorio nacional, cautelando el interés fiscal.

En ese sentido, el artículo 10° de la Ley General de aduanas (Decreto Legislativo Nro 1053, 2010), nos indica que la Administración Aduanera se encarga de la administración, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.

En tal contexto, la SUNAT al amparo de las facultades conferidas por el artículos 164° de la Ley General de Aduanas, (Decreto Legislativo Nro 1053, 2010), establece que la potestad aduanera es *“El conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero. La Administración Aduanera dispondrá las medidas y procedimientos tendientes a asegurar el ejercicio*

de la potestad aduanera. Los administradores y concesionarios, o quienes hagan sus veces, de los puertos, aeropuertos, terminales terrestres y almacenes aduaneros, proporcionarán a la autoridad aduanera las instalaciones e infraestructura idóneas para el ejercicio de su potestad (...)”.

Asimismo, la Ley de los Delitos Aduaneros (Ley N° 28008, 2003), en su artículo 45° dispone que *“La Administración Aduanera es la autoridad competente para declarar y sancionar la comisión de las infracciones administrativas vinculadas al contrabando, así como para decretar la devolución de las mercancías en los casos que corresponda. Cuando sea el caso, la Administración Aduanera deberá poner en conocimiento de las demás autoridades administrativas competentes las infracciones cometidas, a efecto de que éstas procedan a la imposición de las sanciones conforme a Ley, en el ejercicio de su competencia, bajo responsabilidad. Para tal efecto, será suficiente la comunicación o el requerimiento de la Administración Aduanera”*.

En ese entender, queda establecido que la Autoridad Aduanera es competente en casos en los que se cometan **infracciones administrativas** que sancionan a los conductores y empresas transportistas con suspensión de licencia de conducir, internamiento de vehículo y multa es la SUNAT – ADUANAS, quien determinará las responsabilidades por la comisión de las infracciones señaladas. Incluso, si de la investigación realizada por el Ministerio Público se concluye la no existencia de delito, corresponde a la Administración Aduanera la devolución de la mercancía previa verificación si se trata de mercancía nacional o si fue nacionalizada cumpliendo con las formalidades legales y el pago de los tributos, conforme lo dispone la Primera Disposición Final del Reglamento de la Ley de los Delitos Aduaneros (Decreto Supremo 121-2003-EF, 2003).

2.2. TERRITORIO ADUANERO

Parte del territorio nacional que incluye el espacio acuático y aéreo, dentro del cual es aplicable la legislación aduanera. Las fronteras del territorio aduanero coinciden con las del territorio nacional. La circunscripción territorial sometida a la jurisdicción de cada Administración Aduanera se divide en **zona primaria y zona secundaria**.

2.2.1. Zona Primaria.

Parte del territorio aduanero que comprende los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana. Adicionalmente, puede comprender recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres, predios o caminos habilitados o autorizados para las operaciones arriba mencionadas. Esto incluye a los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y hayan sido autorizados por la Administración Aduanera.

2.2.2. Zona secundaria.

Parte del territorio aduanero no comprendida como zona primaria o zona franca.

Ahora bien, se debe tener en cuenta que las mercancías de contrabando que ingresan a la Región Puno son intervenidas e incautadas en la Zona Secundaria, por tal motivo, es aplicable lo establecido en la Ley de los Delitos Aduaneros – Ley N° 28008.



Figura 2: Territorio aduanero: jurisdicción y competencia

2.3. INICIOS DE LA REGULACION DE LOS DELITOS

ADUANEROS

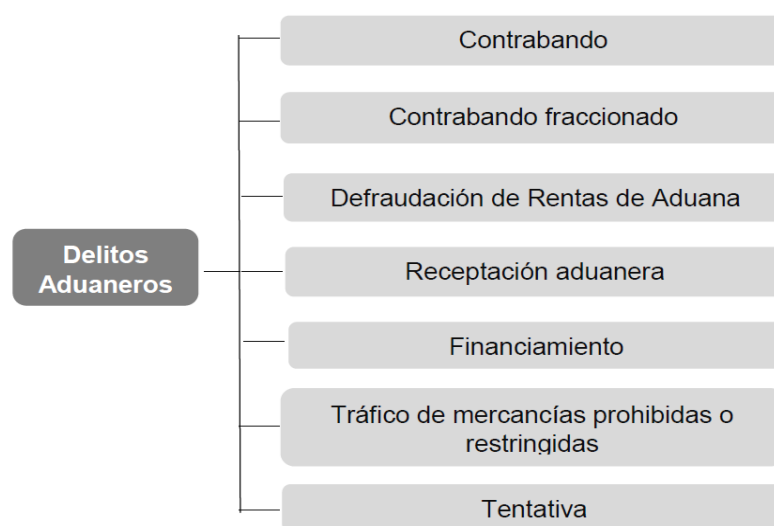
Inicialmente las modalidades de delitos aduaneros, contrabando y defraudación fiscal, fueron tipificados en el Código penal (Arts. 262 al 267, Capítulos I y II del Título XI <Delitos Tributarios>, del Libro Segundo). Posteriormente estas disposiciones normativas fueron derogadas constituyéndose una ley especial a donde fueron derivados estos ilícitos. Actualmente el marco normativo que regula estas formas delictivas es la Ley 28008 “Ley de los delitos aduaneros” (19

de junio de 2003) y su reglamento aprobado mediante D.S. N° 121-2003-EF, (Hugo Vizcardo, 2015, pág. 2)

2.4. LOS DELITOS ADUANEROS

Se sabe que, un delito se constituye como una conducta típica, antijurídica y culpable, penada por ley. En ese entender, en materia aduanera constituyen prácticas delictivas las acciones ilícitas y dolosas realizadas durante el tráfico internacional de mercancías, eludiendo controles aduaneros ya sea para evadir impuestos o realizando actos de simulación, ocultación, falsedad o engaño en contra de las acciones realizadas por la autoridad aduanera (Instituto del Pacífico, 2017).

En ese sentido, el contrabando junto a otros delitos establecidos en la Ley de los Delitos Aduaneros – Ley N° 28008, corresponde a un tipo de delito aduanero, detallados a continuación en la siguiente figura.



ELABORACION: Instituto Pacífico
FUENTE: Instituto Pacífico

Figura 3: Actividades que constituyen delito aduanero

Sin embargo, en el trabajo de investigación solamente se analizará el delito tipificado en el artículo 1°, en concordancia con el inciso d) del artículo 2° y el artículo 33° de la ley 28008 - Ley de los Delitos Aduaneros, los cuales corresponden al delito de contrabando y a la conducción en cualquier medio de transporte, hacer circular dentro del territorio nacional, embarcar, desembarcar o transbordar mercancías, sin haber sido sometidas al ejercicio de control aduanero de contrabando que no sobrepasen las 04 UIT del valor CIF establecido por la Autoridad Aduanera.

2.5. EL CONTRABANDO EN EL PERU

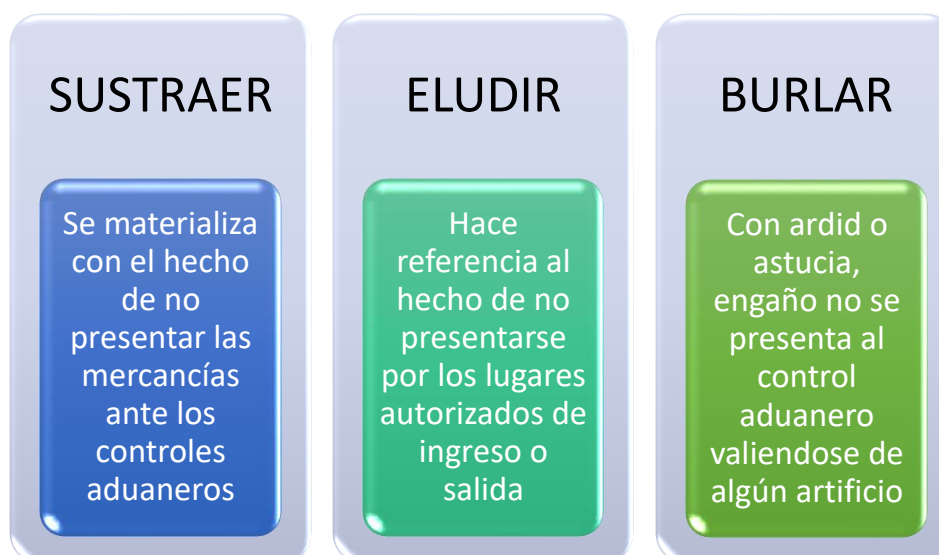
2.5.1. Que es el contrabando

De acuerdo con la definición elaborada por (Cabanellas de Torres, 1982), indica que el contrabando es el “Comercio o producción prohibidos por la legislación vigente. // Productos o mercancías que han sido objeto de prohibición legal. // Lo ilícito o encubierto. // Antiguamente, de ahí su etimología, lo hecho contra un bando o pregón público.”

Asimismo, la Real Academia Española en su Diccionario del Español Jurídico define que CONTRABANDO presenta el siguiente significado “Delito o infracción tributaria, según sus características y gravedad que se produce por la importación de mercancías sin presentarlas a su despacho en la aduana, o comerciar, producir, poseer o poner en circulación géneros estancados, prohibidos o protegidos, sin cumplir los requisitos legalmente establecidos. Entre las formas tipificadas del delito de contrabando están la ocultación de la mercancía a la acción de la Administración Aduanera, es decir la no presentación al despacho de la misma, la realización de operaciones de comercio sin cumplir los requisitos legalmente previstos para su lícita importación o destinar al consumo mercancías en tránsito (...).” (Real Academia Española, 2018)

Por otro lado, (Bramont Arias, 1990, pág. 83) define que Contrabando es “(...) todo acto tendiente a sustraer las mercaderías a la verificación de la aduana; esto es la conducción de mercaderías a lugares desde los cuales pueden emprenderse su traslado subrepticio al exterior o al interior, cuando las circunstancias de dicha conducción son suficientemente demostrativas que se ha tenido en vista sustraer las mercaderías al control de la aduana.”

Ahora bien, el artículo 1° de la Ley de los Delitos Aduaneros – Ley N° 28008, define el contrabando como “El que se sustrae, elude o burla el control aduanero ingresando mercancías del extranjero o las extrae del territorio nacional o no las presenta para su verificación o reconocimiento físico en las dependencias de la Administración Aduanera o en los lugares habilitados para tal efecto, cuyo valor sea superior a cuatro (04) Unidades Impositivas Tributarias, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de cinco ni mayor de ocho años, y con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días-multa. La ocultación o sustracción de mercancías a la acción de verificación o reconocimiento físico de la aduana, dentro de los recintos o lugares habilitados, equivale a la no presentación” (Ley N° 28008, 2003)



ELABORACION: Propia
FUENTE: Cultura Tributaria y aduanera

Figura 4: Verbos rectores

2.5.2. Control aduanero

El bien jurídico protegido en el delito de contrabando es el **control aduanero**, el cual está definido en el artículo 2° de la Ley General de Aduanas – D.L. N° 1053, que establece que es el conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta. (Decreto Legislativo Nro 1053, 2010)

Otra definición de control aduanero indica que es el conjunto de medidas adoptadas por el Estado para asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, para prevenir y reducir los factores de riesgo en la sociedad y garantizar su desarrollo (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, 2018).

Por otro lado, de acuerdo a (Huaman, 2016) la SUNAT ejerce el control aduanero a través de sus diversas administraciones que operan en el territorio aduanero nacional, entendiéndose como tal, a la parte del territorio nacional que

incluye el espacio acuático y aéreo, dentro del cual es aplicable la legislación aduanera. Las fronteras del territorio aduanero coinciden con las del territorio nacional, y este territorio incluye las 200 millas.

El hecho de que el mar territorial de 200 millas forme parte del territorio aduanero implica que sobre dicho ámbito la aduana puede ejercer su potestad, lo cual implica que sobre las 200 millas son válidas las acciones de prevención y represión del delito de contrabando, y que cualquier mercancía que se instale en dicha extensión está afecta al pago de los derechos arancelarios y demás impuestos a la importación.

2.5.3. ¿Cómo se configura el delito de contrabando?

Conforme lo determina el artículo 1° de la Ley N° 28008, Ley de los Delitos Aduaneros, el delito de contrabando se configura de acuerdo a la tipificación de la siguiente conducta: El que se sustrae, elude o burla el control aduanero ingresando mercancías del extranjero o las extrae del territorio nacional o no las presenta para su verificación o reconocimiento físico en las dependencias de la Administración Aduanera o en los lugares habilitados para tal efecto, cuyo valor sea superior a cuatro (04) Unidades Impositivas Tributarias, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de cinco ni mayor de ocho años, y con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días-multa. La ocultación o sustracción de mercancías a la acción de verificación o reconocimiento físico de la aduana, dentro de los recintos o lugares habilitados, equivale a la no presentación.

En ese sentido, (Alva, 2012) indica que la redacción de este tipo penal se aprecia que constituye una norma penal en blanco, toda vez que la norma no hace precisión a lo que debe entenderse como “recinto” o “lugares autorizados donde se

comete el delito de contrabando”, siendo para ello necesario recurrir a otra normatividad que si los desarrolla, como es el caso de la Ley General de Aduanas.

Por tanto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 189° de la Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo Nro 1053, 2010), indica que La infracción será determinada en forma objetiva y podrá ser sancionada administrativamente con multas, comiso de mercancías, suspensión, cancelación o inhabilitación para ejercer actividades (...), es decir, basta que se identifique el supuesto de hecho examinado con la figura legal descrita como infracción para calificar que el referido hecho efectivamente constituye como tal; lo que muestra claramente que la tipificación descrita en la norma establece la presencia del DOLO, entendiendo este según (Cabanellas de Torres, 1982) como “... la resolución libre y consciente de realizar voluntariamente una acción u omisión prevista y sancionada por la Ley.” Lo cual implica el obrar propio de una persona con conciencia y voluntad de delinquir (intencionalidad).

Incluso, para (Zanabria, 1997), la prueba del DOLO consiste en acreditar que la conducta típica del contribuyente se ha encaminado conscientemente a burlar los tributos (dolo directo), lo que debe probar la Administración Judicial respectiva, recurriendo a los diversos medios legales de prueba, en especial a instrumentos, testigos, etc. inclusive la información de terceros y los informes de peritos.

2.5.4. Modalidades del delito de contrabando

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley N° 28008 constituyen modalidades del delito de Contrabando aquellas personas que desarrollen las siguientes acciones:

a. Extraer, consumir, utilizar o disponer de las mercancías de la zona primaria delimitada por la Ley General de Aduanas o por leyes especiales sin haberse autorizado legalmente su retiro por la Administración Aduanera.

b. Consumir, almacenar, utilizar o disponer de las mercancías que hayan sido autorizadas para su traslado de una zona primaria a otra, para su reconocimiento físico, sin el pago previo de los tributos o gravámenes.

c. Internar mercancías de una zona franca o zona geográfica nacional de tratamiento aduanero especial o de alguna zona geográfica nacional de menor tributación y sujeta a un régimen especial arancelario hacia el resto del territorio nacional sin el cumplimiento de los requisitos de Ley o el pago previo de los tributos diferenciales.

d. Conducir en cualquier medio de transporte, hacer circular dentro del territorio nacional, embarcar, desembarcar o transbordar mercancías, sin haber sido sometidas al ejercicio de control aduanero.

e. Intentar introducir o introduzca al territorio nacional mercancías con elusión o burla del control aduanero utilizando cualquier documento aduanero ante la Administración Aduanera.

En el módulo de aprendizaje de Cultura Tributaria y Aduanera de la (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, 2018), las modalidades de contrabando pueden presentarse del siguiente modo:

➤ **Hormiga:** Cuando la mercancía de contrabando es camuflada en el equipaje y el cuerpo de las personas de condición humilde que pasan la frontera, las cuales son almacenadas en centros de acopio.

- **Caleta:** Modificación de la estructura (la cual altera la estructura de fabrica), de la unidad móvil en donde se colocan las mercancías ilícitas para así burlar el control aduanero.
- **Pampeo:** Se utilizan vías alternas, pampas o trochas, empleando vehículos especialmente acondicionados para circular por dichas zonas con muelles y amortiguadores reforzados.
- **Culebra:** Convoy de camiones de carga pesada los cuales se trasladan a través de las trochas u otras vías que les permitan ingresar mercancías de contrabando.
- **Chacales:** Personas contratadas para utilizar indebidamente la franquicia de la zona franca de Tacna.
- **Carrusel:** Utilización repetida de un documento aduanero que se adultera con el fin de acreditar la legalidad de la mercancía de procedencia extranjera.



FUENTE: Intendencia de Aduana Puno

Figura 5: Transporte de contrabando utilizando la modalidad de caleta

2.5.5. Circunstancias agravantes

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10° en (Ley N° 28008, 2003, art. 10), se regula el tema de las circunstancias agravantes del siguiente modo:

Serán reprimidos con pena privativa de libertad no menor de ocho ni mayor de doce años y setecientos treinta a mil cuatrocientos sesenta días-multa, los que incurran en las circunstancias agravantes siguientes, cuando:

a. Las mercancías objeto del delito sean armas de fuego, municiones, explosivos, elementos nucleares, diesel, gasolinas, gasoholes, abrasivos químicos o materiales afines, sustancias o elementos que por su naturaleza, cantidad o características puedan afectar o sean nocivas a la salud, seguridad pública o el medio ambiente.

b. Interviene en el hecho en calidad de autor, instigador o cómplice primario un funcionario o servidor público en el ejercicio o en ocasión de sus funciones, con abuso de su cargo o cuando el agente ejerce funciones públicas conferidas por delegación del Estado.

c. Interviene en el hecho en calidad de autor, instigador o cómplice primario un funcionario público o servidor de la Administración Aduanera o un integrante de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional a las que por mandato legal se les confiere la función de apoyo y colaboración en la prevención y represión de los delitos tipificados en la presente Ley.

d. Se cometiere, facilite o evite su descubrimiento o dificulte u obstruya la incautación de la mercancía objeto material del delito mediante el empleo de violencia física o intimidación en las personas o fuerza sobre las cosas.

e. Es cometido por dos o más personas o el agente integra una organización destinada a cometer los delitos tipificados en esta Ley.

f. Los tributos u otros gravámenes o derechos antidumping o compensatorios no cancelados o cualquier importe indebidamente obtenido en provecho propio o de terceros por la comisión de los delitos tipificados en esta Ley, sean superiores a cinco Unidades Impositivas Tributarias.

g. Se utilice un medio de transporte acondicionado o modificado en su estructura con la finalidad de transportar mercancías de procedencia ilegal.

h. Se haga figurar como destinatarios o proveedores a personas naturales o jurídicas inexistentes, o se declare domicilios falsos en los documentos y trámites referentes a los regímenes aduaneros.

i. Se utilice a menores de edad o a cualquier otra persona inimputable.

j. Cuando el valor de las mercancías sea superior a veinte (20) Unidades Impositivas Tributarias.

k. Las mercancías objeto del delito sean falsificadas o se les atribuye un lugar de fabricación distinto al real.

En el caso de los incisos b) y c), la sanción será, además, de inhabilitación conforme a los numerales 1), 2) y 8) del artículo 36° del Código Penal.

l. Las mercancías objeto del delito sean productos industriales envasados acogidos al sistema de autenticación creado por ley.

2.5.6. Consecuencias accesorias aplicables a las personas jurídicas

El artículo 11° de la Ley de los Delitos Aduaneros (Ley N° 28008, 2003), determina que si para la ejecución de un delito aduanero se utiliza la organización de una persona jurídica o negocio unipersonal, con conocimiento de sus titulares, el juez deberá aplicar, según la gravedad de los hechos conjunta o alternativamente las siguientes medidas:

- a. Clausura temporal o definitiva de sus locales o establecimientos.
- b. Disolución de la persona jurídica.
- c. Cancelación de licencias, derechos y otras autorizaciones administrativas o municipales de que disfruten.
- d. Prohibición temporal o definitiva a la persona jurídica para realizar actividades de la naturaleza de aquellas en cuyo ejercicio se haya cometido, favorecido o encubierto el delito. Simultáneamente, con la medida dispuesta, el juez ordenará a la autoridad competente la intervención de la persona jurídica para los fines legales correspondientes, con el objeto de salvaguardar los derechos de los trabajadores y acreedores.

2.5.7. Extranjeros que participan en la comisión de los delitos

En el caso que los extranjeros hayan cometido los delitos señalados en la Ley de Delitos Aduaneros, serán condenados además con la pena de expulsión definitiva del país, la misma que se ejecutará después de cumplida la pena privativa de libertad.

2.5.8. La investigación del delito

Lo primero que se efectúa es la participación del Ministerio Público, el cual a través del Fiscal que investiga el caso ordenará la incautación y secuestro de las mercancías, medios de transporte, bienes y efectos que constituyan objeto del delito, los que serán custodiados por la Administración Aduanera en tanto se expida el auto de sobreseimiento, sentencia condenatoria o absolutoria proveniente de resolución firme, que ordene su decomiso o disponga su devolución al propietario.

De incautarse dichas mercancías, medios de transporte, bienes y efectos que constituyan objeto del delito por otras autoridades, lo incautado será puesto a

disposición de la Administración Aduanera con el documento de ley respectivo, en el término perentorio de tres (3) días hábiles.

Esta disposición regirá sin perjuicio del deber de comunicar a la Administración Aduanera la incautación efectuada, dentro del término de veinticuatro (24) horas de producida.

2.5.9. Momento a considerar para establecer el valor

Para estimar o determinar el valor de las mercancías se considerará como momento de la valoración la fecha de comisión del delito o de la infracción administrativa. En el caso de no poder precisarse ésta, en la fecha de su constatación.

2.5.10. Las reglas para establecer el valor

El artículo 16 de la norma materia de comentario precisa que la estimación o determinación del valor de las mercancías, será efectuada únicamente por la Administración Aduanera conforme a las reglas establecidas en el reglamento, respecto de:

a. Mercancías extranjeras, incluidas las provenientes de una zona franca, así como las procedentes de una zona geográfica sujeta a un tratamiento tributario o aduanero especial o de alguna zona geográfica nacional de tributación menor y sujeta a un régimen especial arancelario.

b. Mercancías nacionales o nacionalizadas que son extraídas del territorio nacional, para cuyo avalúo se considerará el valor FOB, sea cual fuere la modalidad o medio de transporte utilizado para la comisión del delito aduanero o la infracción administrativa.

2.5.11. La infracción administrativa

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 33° de la Ley 28008, constituyen infracción administrativa los casos comprendidos en los artículos 1°, 2°, 6° y 8° de la presente Ley cuando el valor de las mercancías no exceda de cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 3° de la presente Ley.

Asimismo, La Administración Aduanera dispondrá la incautación y secuestro de las mercancías que constituyan objeto material de la infracción administrativa. De incautarse dichas mercancías por otras autoridades, éstas serán puestas a disposición de la Administración Aduanera con el documento de ley respectivo, en el término perentorio de tres (3) días hábiles.

2.5.12. Procedimiento administrativo

Las solicitudes de devolución de las mercancías incautadas serán de 20 días hábiles y serán resueltas dentro de los 60 días hábiles. Contados a partir del día siguiente de la presentación de la solicitud.

Contra las resoluciones de sanción se interpone reclamación dentro de los 20 días a partir del día siguiente de notificada la Resolución.

2.5.13. El Recurso de Reclamación

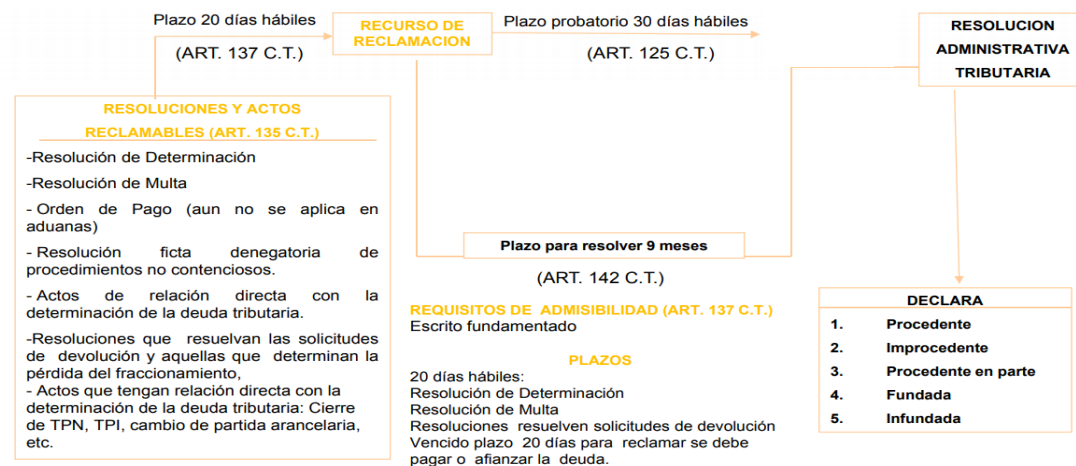
El Recurso de Reclamación es un medio impugnatorio que tiene por finalidad discutir a la Administración Tributaria un acto administrativo de naturaleza tributaria emitido por esta, al que se denomina "acto reclamable"; por ejemplo: una Orden de Pago, Resolución de Multa, de Determinación u otros emitido por la Administración Tributaria. (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, 2018)

La Reclamación ante la Administración Tributaria es la primera etapa del **Procedimiento Contencioso Tributario** y está regulada por el Código Tributario, aprobado mediante Decreto Supremo N° 133-2013-EF. Es resuelto por la propia Administración Tributaria que emitió el acto o resolución que se impugna. (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, 2018)

De no estar de acuerdo con el resultado obtenido en el Recurso de Reclamación, puede presentarse el Recurso de Apelación, que constituye una segunda instancia y que lo resolverá el Tribunal Fiscal. De esta manera se da inicio a lo que se conoce como un procedimiento contencioso tributario. (Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, 2018)

Cabe señalar que el Recurso de Reclamación se presenta a través de un escrito fundamentado que debe estar firmado por el contribuyente o por su representante legal acreditado en el RUC o con poder vigente y suficiente para interponer el recurso. No es necesario la firma de un abogado en dicho documento. A continuación, se muestra el flujograma que corresponde al procedimiento de la reclamación.

Actualmente, mediante el artículo 3° del Decreto Legislativo N° 1263, publicado el 10 diciembre 2016, el cual modifica el artículo 137° del Código Tributario, no es necesario que dicho recurso este firmado por el abogado patrocinador de la persona que va impugnar la Resolución de Determinación, asimismo, tampoco es necesario la presentación de la Hoja de Información Sumaria. Siendo pertinente indicar que dichos requisitos constituían requisitos de admisibilidad.



ELABORACION: (Vargas, 2018)
FUENTE: (Vargas, 2018)

Figura 6: Procedimiento del recurso de reclamación

2.5.14. El Recurso de Apelacion

El Recurso de Apelación es un medio impugnatorio mediante el cual se discute un acto administrativo emitido por la Administración Tributaria en segunda instancia. Este recurso se tramita ante la Administración Tributaria, quien lo eleva al Tribunal Fiscal.

El Recurso de Apelación lo resuelve el Tribunal Fiscal, que es el órgano encargado de resolver en segunda y última instancia administrativa los reclamos sobre materia tributaria, general y local, inclusive la relativa a las aportaciones a ESSALUD y a la ONP, así como las apelaciones sobre materia de tributación aduanera. La resolución que emita el Tribunal Fiscal se conoce con las siglas RTF (Resolución del Tribunal Fiscal).

2.5.15. Apelación de Puro Derecho

La apelación de puro derecho constituye un recurso que se interpone contra los actos de la Administración Tributaria relacionados a la determinación de la

obligación tributaria que afectan al deudor tributario, pero cuya controversia se basa en la aplicación de normas, no existiendo hechos que probar.

Podrá interponerse recurso de apelación ante el Tribunal Fiscal dentro del plazo de veinte (20) días hábiles siguientes a la notificación de los actos de la Administración, cuando la impugnación sea de puro derecho, no siendo necesario interponer reclamación ante instancias previas.

Tratándose de una apelación de puro derecho contra resoluciones que establezcan sanciones de Comiso de Bienes, de Internamiento Temporal de Vehículos y de Cierre Temporal de Establecimiento, así como las resoluciones que las sustituyan, el plazo para interponer ésta ante el Tribunal Fiscal será de diez (10) días hábiles.

Uso De la Palabra: Cuando se presente un recurso de apelación, podrá solicitar el uso de la palabra dentro de los 30 días hábiles de interpuesto el recurso, contados a partir del día de presentación del recurso.

En el caso de apelaciones interpuestas contra resoluciones que resuelvan reclamaciones sobre sanciones de internamiento temporal de vehículos, comiso de bienes y cierre temporal de establecimiento u oficina de profesionales independientes, así como las resoluciones que las sustituyan, la Administración Tributaria o el apelante podrán solicitar el uso de la palabra dentro de los cinco (5) días hábiles de interpuesto el recurso de apelación.

Al Informe Oral que se llevará a cabo, en el cual se hace el uso de la palabra, deberá asistir con la presencia de un abogado hábil.



ELABORACION: (Vargas, 2018)
FUENTE: (Vargas, 2018)

Figura 7: Flujograma del procedimiento de apelación de puro derecho

2.6. CONSECUENCIAS NEGATIVAS DEL CONTRABANDO

El contrabando y la defraudación de rentas de aduanas traen un grave daño para nuestro país, principalmente porque el Estado deja de percibir recursos que debían provenir del pago de los derechos arancelarios o impuestos.

Esto reduce directamente los recursos requeridos para cubrir adecuadamente las necesidades básicas de la población, atención médica, hospitales, medicamentos, escuelas, bibliotecas, cuidado de fronteras, entre otros.

En ese sentido, las consecuencias negativas son las siguientes:

- El Estado deja de percibir recursos que debían provenir del pago de los derechos arancelarios o impuestos a la importación.
- Competencia desleal de productos extranjeros y productos nacionales. Los productos de contrabando tienen precios más bajos porque no pagan impuestos en comparación con los productos nacionales.
- Falta de incentivo para la industria y el comercio nacional, lo que afecta el desarrollo.

- Las zonas en donde se practica el contrabando no progresan, son inseguras y pobres, están muy expuestas a todo tipo de violencia y delincuencia.
- Se produce el saqueo del patrimonio nacional: piezas arqueológicas y obras de arte.
- El Estado debe gastar en recursos para controlar el contrabando.
- El contrabando es considerado un problema nacional, que afecta el crecimiento económico del país debido a que alimenta a un vasto sector informal.
- Aumenta el nivel de corrupción.
- Genera enriquecimiento ilícito.

2.7. REPRESIÓN ACTIVA DE PARTE DEL GOBIERNO EN LA LUCHA CONTRA EL CONTRABANDO

El Gobierno, en aras de obtener una efectiva represión de los delitos aduaneros, y concretamente del delito de contrabando, retiró de las reglas del Código Penal los delitos de defraudación de rentas de aduanas y el de contrabando, creando originariamente un marco penal de carácter penal especial, como lo fue en su momento la Ley N° 26461 y posteriormente la actual Ley N° 28008. La represión activa de parte del Gobierno se basa no solo en el tema de las penalidades efectivas contra los autores directos o indirectos de los eventos aduaneros, sino que para ello requiere contar con apoyo de diversas formas que permitan coadyuvar a su accionar.

Así fue que se creó la Intendencia de Prevención de Contrabando y Control Fronterizo dentro de la Administración Aduanera (SUNAT), cuya función efectiva es la de controlar, en uso de sus facultades, el paso de ingreso y salida de mercancías, medios de transporte, etc.

También, dentro de las instancias del Ministerio Público, teniendo como marco normativo el Decreto Legislativo N° 052, y en concordancia con la Ley N° 28008 —Ley de los Delitos Aduaneros—, se crean las fiscalías penales en materia aduanera, ello con la finalidad de unificar las investigaciones.

El Ministerio del Interior cumple un nivel importante a través de la Policía Fiscal, que a través de sus unidades de investigación y apoyo al órgano rector coadyuvan a una investigación eficaz, recopilando todas las pruebas tendentes a probar la conducta del autor.

INDECOPI también juega un rol importante a través de sus direcciones encargadas del tema del dumping, subsidios y salvaguardias; SENASA hace lo mismo en lo referente a sanidad agraria y animal, así como el Poder Judicial, este último como Poder del Estado encargado de la administración de justicia y de determinar la responsabilidad de los autores de los eventos.

Como se aprecia, existen entes que participan en la lucha o represión de este flagelo de la criminalidad organizada que es el contrabando.

El Estado debe fortalecer sus unidades de control, dotándolas de mayores equipos y personal en zonas de fronteras, con el objeto de que la lucha sea más efectiva de lo que ya es. Se busca así que las incautaciones de mercancía aumenten y consecuentemente disminuya el contrabando, pero todo ello se logrará siempre que existan niveles de apoyo logístico y técnico.

En consecuencia, una vez fortalecida, la Administración Aduanera como ente rector dispondrá de las acciones necesarias para asegurar el ejercicio de la potestad aduanera, de modo tal que los administradores y concesionarios, o quienes hagan sus veces, de los puertos, aeropuertos y terminales terrestres proporcionen las

instalaciones idóneas para ejercer su accionar y así la represión sea una lucha activa, constante, compartida y unificada.

Si bien existe todo un sistema de entidades estatales que en acción conjunta reprimen los delitos aduaneros, la realidad es que los actores del delito de contrabando permanecen impunes en razón de que las sentencias condenatorias no son efectivas, ya que solo el 10 % son penas efectivas.

2.7.1. La SUNAT y su lucha contra el contrabando

La lucha contra el contrabando es frontal, más ahora que se han detectado indicios de la formación de mafias entre contrabandistas, traficantes de armas y narcotraficantes.

Tres son los puntos principales utilizados por las mafias para ingresar los productos ilegales. El primero y más importante se ubica en Puno. El problema no solo se ha convertido en un tema aduanero o policial sino que en la actualidad se le considera como un tema social por la cantidad de personas involucradas en el transporte y comercialización ilegal.

Otras de las zonas críticas se ubican en Tacna y por último en Tumbes, donde se han desarrollado alianzas mafiosas que podrían obligar a una intervención conjunta entre instituciones para enfrentarlas con mayor eficacia.

En la zona de selva, el contrabando ingresa por algunos puntos de la extensa frontera con Brasil, pero no tiene mayores efectos en la economía nacional, aunque la SUNAT, en coordinación con la Policía Nacional y el Ministerio Público realiza constantes operativos en los puestos fronterizos.

En tal contexto, la SUNAT lucha con el contrabando a través de la introducción de nuevos métodos para prevenir este delito, implementa sistemas informáticos a nivel nacional que permite seguir mercancía desde que ingresa al

territorio nacional hasta su destino final. A este avance informático se suma también la adquisición de nuevos sistemas no intrusivos para descubrir los productos ilegales que pretenden ingresar por las fronteras.

2.7.2. Acciones del estado en la lucha contra el contrabando

La SUNAT realiza controles previos, durante y posteriores al tráfico de mercancías que ingresan o salen del país a través de todos sus puestos de aduana ubicados en puntos estratégicos del ámbito nacional, como: zonas de frontera, puertos, aeropuertos y otros puntos estratégicos; a fin de velar por el desarrollo del país.

2.7.3. ¿Cuál debe ser el rol del ciudadano frente al delito del contrabando?

Conociendo la problemática del contrabando en nuestro país, sus grandes dimensiones y la forma como nos perjudica a todos, los ciudadanos debemos participar estando vigilantes, cumpliendo con nuestras obligaciones y contribuyendo al desarrollo del país.



ELABORACION: Modulo de aprendizaje SUNAT
FUENTE: Modulo de aprendizaje SUNAT

Figura 9: Rol del ciudadano

2.8. DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS LEGALES

Para (Gonzalez, 2018) “El que el desconocimiento de la ley no excusa de su cumplimiento es un principio abstracto de eficacia de las leyes en sentido amplio que imposibilita alegar la falta de conocimiento de la norma como pretexto para evadir su observancia. Por tanto, **si una norma implanta la obligación de cumplimiento de una determinada conducta, la exposición del desconocimiento de la ley no puede prosperar como justificación**”.

En ese sentido, tampoco se puede alegar desconocimiento de las normas administrativas, en tanto, que estas obligan a los administrados a cumplir con determinadas obligaciones respecto al correcto traslado de equipaje en las unidades vehiculares.

2.9. ARGUMENTO JURIDICO

Para (Grajales & Negri, 2018) la argumentación jurídica es aquella actividad discursiva que se refiere al razonamiento y que se emplea para disputar, discutir o impugnar una opinión ajena, para probar o demostrar una proposición propia, o bien para convencer a alguien de aquello que se afirma o se niega a favor o en contra de algo relacionado con el derecho de alguien.

Asimismo, de acuerdo con (Universidad Técnica Particular de Loja, 2018), indica que argumentar significa dar razones a favor o en contra de un hecho. En los tribunales se usa la argumentación jurídica para convencer a los juzgadores de las distintas teorías de un caso y el mejor argumento lo gana.

Por tanto, los argumentos presentados por las personas sancionadas administrativamente, deben concordar con lo establecido en las leyes que regulan el correcto traslado de equipajes y la documentación correspondiente.

2.10. CONSIDERACIONES RESPECTO AL CORRECTO TRASLADO DE MERCANCIAS.

2.10.1. Revisión de equipajes.

De conformidad con el (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, 2009) en su artículo 87°, se establece que la transportista podrá verificar el contenido de los bultos o embalajes entregados para su transporte, conjuntamente con el remitente o generador de la carga, a fin de dejar constancia que ésta se halla conforme; por tanto, la empresa transportista y sus empleados tienen la facultad de revisar la mercancía que ingresa a la bodega de los buses. Por otro lado, se debe tener en cuenta el criterio establecido por el Tribunal Fiscal mediante RTF N° 4314-A-2016, el cual establece que “existen aéreas del vehículo que son de entera responsabilidad y control del conductor como son: la cabina del conductor, bodega, ambiente de descanso del copiloto, caja de herramientas, entre otros”, asimismo, el artículo 77.1.10 del (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, 2009), dispone que es obligación del usuario del servicio de transporte declarar los bienes que transporta como equipajes en la bodega

2.10.2. Documentación que debe ser utilizada por las empresas de transporte para el traslado de equipajes y/o mercancía

Al respecto el Tribunal Fiscal mediante RTF N° 11417-A-2017, establece que “El conductor del vehículo intervenido es el responsable de transportar a los

pasajeros y mercancías en el vehículo que conduce, por lo que, éste debe contar con los documentos que sustenten a quienes está trasladando y la mercancía transportada (manifiesto de pasajeros, manifiesto de carga, declaración, guías de remisión o tickets de equipaje (...))”

En ese sentido, el conductor por sí solo no es quien elabora los documentos, utilizados, sino la empresa de transportes es responsable proveer dichos documentos al conductor por ser necesarios para un adecuado transporte de los equipajes y/o mercancías.

Por tanto, contar con empresas formales que cumplan con la normativa establecida en las distintas leyes, decretos, supremos, reglamentos, entre otros, significa un crecimiento para nuestro país, en razón que el transporte es una demanda derivada del intercambio comercial, puesto que sirve para movilizar las mercancías que se comercializan ya sea a nivel nacional o internacional. En consecuencia, la oferta de servicios de transporte constituye una condición necesaria para sostener el crecimiento económico de un país. La capacidad de movilización de carga del sector transporte, la calidad de sus servicios y el nivel de sus precios tienen una incidencia muy significativa sobre el total de la economía, (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2015).

III. MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El diseño de investigación a ser aplicado en el presente trabajo es del tipo **no experimental**, toda vez que la relación de los datos no es objeto de manipulación deliberada, es decir observamos los hechos tal como se dan y se procede a realizar un análisis de dichos hechos, en un solo momento o en un tiempo único por lo que es *transeccional o transversal*, el estudio es del tipo *descriptivo*, recolectando información sobre cada una de las variables del problema existente sobre la imposición de sanciones administrativas por parte de la Intendencia de Aduana de Puno.

Para el nivel de investigación reúne las características de un estudio *Descriptivo*.

3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Corresponde al *cuantitativo*, porque se efectuará el análisis de los factores que inciden en la imposición de sanciones administrativas a conductores y empresas de transporte de pasajeros por parte de la Intendencia de Aduana de Puno

El enfoque cuantitativo pretende obtener la recolección de datos para conocer o medir el fenómeno en estudio y encontrar soluciones para la misma; la cual trae consigo la afirmación o negación de la hipótesis establecida en dicho estudio. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2006).

Siendo una investigación jurídica, corresponde al tipo *jurídico-social*, porque está encaminada a dar una solución a la imposición de sanciones administrativas a conductores y empresas de transporte

3.3. ÁMBITO DE ESTUDIO

El ámbito de estudio se concentra en las Resoluciones que resuelven el Recurso de Reclamación, emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno entre los años 2016 y 2017. Como también en la información obtenida de las distintas empresas de transporte de pasajeros que operan en los terminales de la ciudad de Puno, cuya ruta principal sea entre la ciudad de Desaguadero y La ciudad de Puno, así como también a los conductores de dichas unidades vehiculares.

3.4. UNIVERSO Y MUESTRA

3.4.1. Universo

Las unidades de análisis de la investigación son los Recursos de Reclamación interpuestos los mismos que en algunos casos han sido apelados ante el Tribunal Fiscal y otros que han quedado consentidas.

3.4.2. Muestra

Se tomaron indistintamente a discreción del investigador y por recomendación del asesor, 100 Resoluciones que resuelven los Recursos de Reclamación los mismos que han sido emitidos entre los años 2016 y 2017.

3.5. DESCRIPCIÓN DE MÉTODOS POR OBJETIVOS

ESPECÍFICOS

3.5.1. Primer Objetivo

Analizar las Resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno, entre los años 2016 y 2017, que resuelven los Recursos de Reclamación relacionadas a sanciones de internamiento de vehículo,

suspensión de licencia de conducir y multa a las empresas de transporte de pasajeros y conductores por el traslado irregular de mercancía.

- **Método** : observación.
- **Técnica** : Observación sistemática.
- **Instrumento** : Ficha documental.

3.5.2. Segundo Objetivo

Establecer el nivel de conocimiento que tienen las empresas de transporte de pasajeros y los conductores sobre el correcto traslado de mercancía, para ello se aplicará una encuesta a 25 empresas de transporte y 35 conductores, los cuales serán elegidos a discreción del investigador y por recomendación del asesor.

- **Método** : observación.
- **Técnica** : Observación sistemática.
- **Instrumento**: Ficha documental.

3.5.3. Tercer Objetivo

Elaborar un manual práctico de capacitación a conductores y empresas de transporte de pasajeros, a efectos de prevenir la comisión de infracciones administrativas relacionadas al transporte de mercancías de contrabando.

- **Método** : observación.
- **Técnica** : Análisis e interpretación.
- **Instrumento** : Ficha documental.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 RESULTADOS

4.1.1 Objetivo General Planteado

“Determinar los principales factores que inciden en la sanción administrativa por el traslado de mercancías de contrabando a las empresas de transporte de pasajeros y conductores por la Intendencia de Aduana Puno entre los años 2016 a 2017”

En relación al objetivo planteado se debe señalar que depende de los resultados referentes a los objetivos específicos detallados líneas abajo, los cuales han dado como resultado que el factor relevante que incide en la sanción administrativa por traslado de mercancías de contrabando es el **desconocimiento de la normativa referida al correcto traslado de mercancía**, en consecuencia, se tiene que tanto empresas de transporte y conductores no conocen lo dispuesto por la Ley de los Delitos Aduaneros Ley N^a 28008, Código Tributario, Reglamento Nacional de Administración de Transportes (Decreto Supremo N^o 017-2009-MTC), lo que no permite que los involucrados planteen argumentos en sus Recursos de Reclamación acorde a la normativa, siendo necesario una capacitación y orientación permanente. Asimismo, otro de los factores que inciden en la imposición de sanciones administrativas es la **falta de voluntad que tienen las empresas de transporte en capacitar al personal a su cargo**; principalmente a los conductores de las unidades vehiculares, por lo que al momento de interponer Recurso de Reclamación sus argumentos carecen de objetividad.

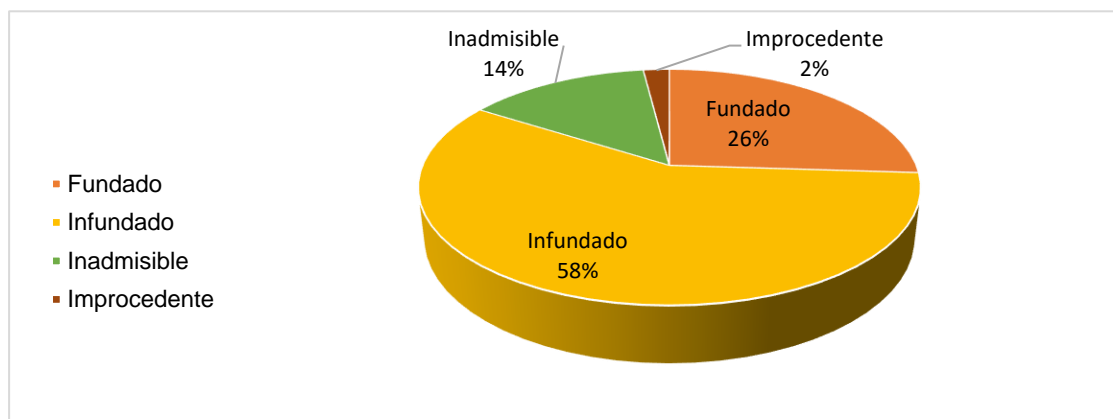
4.1.2 Discusión Respecto Al Objetivo General

De lo expuesto se confirma lo señalado en la hipótesis general Las sanciones administrativas impuestas por la Intendencia de Aduana de Puno, a las empresas de transporte de pasajeros y conductores, por transportar mercancías de contrabando es consecuencia del desconocimiento de las normas legales relativas al correcto traslado de mercancías y la inadecuada capacitación, ello se ve reflejado conforme a lo señalado en los resultados de los objetivos específicos detallados a continuación.

4.1.3 Primer Objetivo Específico Planteado

“Analizar las Resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno, entre los años 2016 y 2017, que resuelven los Recursos de Reclamación relacionadas a sanciones de internamiento de vehículo, suspensión de licencia de conducir y multa a las empresas de transporte de pasajeros y conductores por el traslado irregular de mercancía”

A continuación se desarrolla los resultados obtenidos en base a la recolección de datos según el diseño de investigación propuesto, siendo que el objetivo general es determinar los factores que determinan la imposición de sanciones administrativas a las empresas de transporte y conductores por la Intendencia de Aduana de Puno; sin embargo, el objetivo general al ser la idea central de la presente investigación y ser de carácter amplio, se requiere presentar los resultados de una forma detallada a través de los objetivos específicos, en ese sentido, **el primer objetivo**, en ese orden de ideas, del análisis de dichas resoluciones se han obtenido los siguientes resultados:



FUENTE: Propia

ELABORACION: Propia

Figura 10: Resultado de los Recursos de Reclamaciones interpuestas ante la Intendencia de Aduana de Puno

Interpretación

De la figura N° 09, se tiene que han sido analizadas 100 Resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno, entre los años 2016 y 2017, las cuales han resuelto los Recursos de Reclamación interpuestos por los conductores y empresas de transporte de pasajeros sancionados administrativamente por transportar mercancías de procedencia extranjera sin documentación que sustente su ingreso legal al país, siendo que el 58% del total de resoluciones han sido declaradas infundadas, 26% fundadas, 14% inadmisibles y 2% improcedentes.

En ese sentido, se colige que existe un elevado porcentaje de resoluciones en los que los argumentos expuestos por los reclamantes en sus escritos no han sido contundentes al momento de la evaluación por la Administración Aduanera, por tanto, las sanciones impuestas (multa, internamiento de vehículo y suspensión de licencia de conducir), han sido confirmadas por la Autoridad Aduanera.

Por otro lado, el 14% de los recursos de reclamación declarados inadmisibles es consecuencia de falta de diligencia de los sancionados, debido a que han presentado sus escritos adoleciendo de los siguientes requisitos.

- Fuera del plazo establecido (20 días desde la notificación de la Resolución que impone la Sanción), de conformidad con lo establecido en el artículo 137° del Código Tributario.
- Habiendo presentado el Recurso de Reclamación dentro del plazo, no cumple con presentar los requisitos para su admisión, en tal sentido, la Administración Aduanera notifica al recurrente para que en un plazo de 15 días hábiles subsane las omisiones que pudieran existir, vencido dicho plazo se declara inadmisibles, conforme lo dispone el artículo 140° del Código Tributario.

Ahora bien, en menor porcentaje, 26% de las resoluciones analizadas han sido declaradas fundadas, principalmente por las siguientes motivaciones:

- Propietarios identificados de la mercancía intervenida.
- Error en la identificación del vehículo intervenido.
- Mercancía hallada en el salón del vehículo intervenido.

Sin embargo, del 26% de resoluciones que han sido declaradas fundadas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno, existe un porcentaje donde los sancionados han sido beneficiados gracias a la facultad de reexamen de los aspectos del asunto controvertido; es decir, que los argumentos planteados en el Recurso de Reclamación, no han sido tomados en cuenta, debido a que el órgano resolutor ha observado hechos que no habían sido considerados anteriormente, conforme lo dispone el artículo 127° del Código Tributario.

Ahora bien, producto del análisis de las resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno entre los años 2016 y 2017, se han identificado diversos argumentos plasmados en los Recursos de Reclamación de las personas sancionados administrativamente, teniendo como resultado la siguiente tabla N° 2 en la cual se muestran los principales argumentos, los mismos que serán analizados e interpretados:

Tabla 1:
Principales argumentos de los reclamantes

Argumentos	Cant.
Se le priva derecho al trabajo/perjuicio económico	16
No pueden revisar los equipajes	20
No se les notifico correctamente	10
El propietario de la mercancía fue identificado	12
Nadie firmo el acta	8
Sanciones impuestas son arbitrarias	26
El Ministerio Público archivo el caso	8
el conductor no tiene vínculo con E.T.	4
mercancía hallada en el salón	8

Elaborado por el equipo de trabajo

Interpretación:

De la Tabla N° 2, se tiene los principales argumentos planteados por los reclamantes al momento de impugnar una Resolución que impone sanción por el transporte de mercancía de procedencia extranjera que no cuenta con la documentación que sustente su ingreso legal al país, siendo que, el argumento más recurrente es el que indica lo siguiente:

- “Las sanciones impuestas son arbitrarias”, al respecto se debe advertir que además de dicho argumento los reclamantes indican, agregando, que se vulnera

el principio de razonabilidad o proporcionalidad, alegando que la determinación de la sanción debe considerar criterios como la existencia o no de intencionalidad; sin embargo, conforme lo establece el artículo 189° de la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053, la infracción será determinada **en forma objetiva**, asimismo, en relación a la vulneración del principio de razonabilidad o proporcionalidad alegada por los reclamantes, el Tribunal Fiscal mediante RTF N° 08738-A-2007 y 13435-A-2008, se ha pronunciado por la inaplicabilidad del referido principio del procedimiento administrativo, en el ámbito de la Ley General de Aduanas y de la Ley de los Delitos Aduaneros, a razón que estas normas expedidas por ley expresa regulan procedimientos especiales, debido a la singularidad de la materia y solo se regulan supletoriamente por Ley de Procedimiento Administrativo General, establecido en el Artículo II numeral 2 del Título Preliminar de la mencionada Ley.

- Otro de los argumentos es que *“no pueden revisar los equipajes”*, al respecto, los reclamantes aseguran que no es facultad tanto la empresa y el personal que embarca la mercancía en los diferentes terminales que ingresan a la bodega de los buses ya que la misma es de exclusiva responsabilidad de los pasajeros; sin embargo, de conformidad con el artículo 87° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado con Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, la transportista podrá verificar el contenido de los bultos o embalajes entregados para su transporte, conjuntamente con el remitente o generador de la carga, a fin de dejar constancia que ésta se halla conforme; por tanto, la empresa transportista y sus empleados si tienen la facultad de revisar la mercancía que ingresa a la bodega de los buses. Por otro lado, se debe tener en cuenta el criterio establecido por el Tribunal Fiscal mediante RTF N° 4314-A-2016, el cual establece que *“existen aéreas del*

vehículo que son de entera responsabilidad y control del conductor como son: la cabina del conductor, bodega, ambiente de descanso del copiloto, caja de herramientas, entre otros”, asimismo, el artículo 77.1.10 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, dispone que es obligación del usuario del servicio de transporte declarar los bienes que transporta como equipajes en la bodega. En ese sentido, si el transportista registrará dicha declaración, no correspondería imputar responsabilidad al conductor o al transportista.

- Se aprecia que otro de los argumentos es que *“se les priva o vulnera el derecho al trabajo”* lo cual les genera un perjuicio económico, tanto a la empresa transportista debido al internamiento del vehículo intervenido como al conductor por la suspensión de la licencia de conducir; en ese sentido, al establecer que las infracciones administrativas son determinadas de **forma objetiva** se prescinde de los elementos de dolo (intención) o culpa (obrar de buena fe), existiendo la sanción cuando se cumplen los supuestos de hecho planteados en la norma, en consecuencia las infracciones son calificadas únicamente por los hechos materiales que la constituyen (RTF N° 10278-A-2017), en ese entender, una posible restricción al derecho al trabajo, no constituye una afectación definitiva, irrazonable o arbitraria ya que ese derecho no es absoluto, más aún, cuando se encuentra fehacientemente acreditada y justificada el internamiento y suspensión de licencia de conducir, en razón que tales sanciones se encuentran dispuestas en la Ley de los Delitos Aduaneros – Ley N° 28008.

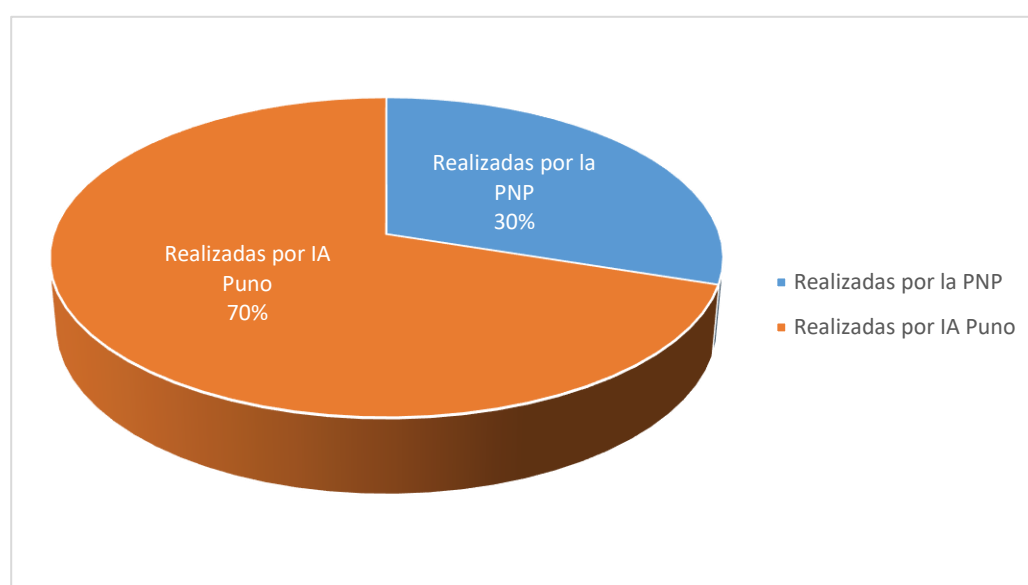
- Ahora bien, los siguientes argumentos: *“el propietario de la mercancía ha sido identificado”* y *“la mercancía fue encontrada en el salón del bus”*, son argumentos válidos presentado por los reclamantes en razón que, el Tribunal Fiscal mediante RTF N° 09024-A-2016, indica que si bien existen áreas que son de entera

responsabilidad y control del conductor, existen también aquellas que escapan de su total control como es la zona al interior del vehículo (salón), quienes en principio con los responsables por los bienes que transportan consigo. Por otra parte, el Tribunal Fiscal mediante RTF N° 11417-A-2017, establece que el conductor del vehículo intervenido es el responsable de transportar a los pasajeros y mercancías en el vehículo que conduce, por lo que, éste debe contar con los documentos que sustenten a quienes está trasladando y la mercancía transportada (manifiesto de pasajeros, manifiesto de carga, declaración, guías de remisión o tickets de equipaje, etc., en ese sentido, cuando el propietario de la mercancía intervenida es plenamente identificado tanto empresa transportista y conductor se liberan de responsabilidad y posibles sanciones administrativas.

- En relación al argumento por el cual los reclamantes indican que: *“el caso fue archivado por el Ministerio Público”*, se debe señalar que el artículo 13° en concordancia con el artículo 19° de la Ley de los Delitos Aduaneros – Ley N° 28008, dispone que *“De incautarse dichas mercancías, medios de transporte, bienes y efectos que constituyan objeto del delito por otras autoridades, lo incautado será puesto a disposición de la Administración Aduanera con el documento de ley respectivo, en el término perentorio de tres (3) días hábiles. Esta disposición regirá sin perjuicio del deber de comunicar a la Administración Aduanera la incautación efectuada, dentro del término de veinticuatro (24) horas de producida (...)”*; y *“Toda intervención efectuada por la Policía Nacional será puesta en conocimiento del Ministerio Público, bajo responsabilidad (...)”*. En tal sentido, dichos casos en los cuales el interventor es la Policía Nacional del Perú, dicha intervención genera que el Ministerio Público aperture Carpeta Fiscal; sin embargo, cuando la mercancía intervenida no supera las 04 UIT, no se considera como delito, en consecuencia,

mediante Disposición Fiscal dispone que no procede formalizar ni continuar con la investigación preparatoria, disponiendo adicionalmente que se remitan copias certificadas de los actuados, para que la Autoridad Aduanera, proceda de acuerdo a sus atribuciones con la determinación de las sanciones que correspondan luego de calificar el ilícito como infracción administrativa, tal como lo dispone la Primera Disposición Final del Reglamento de la Ley de los Delitos Aduaneros, aprobada mediante Decreto Supremo N° 121-2003-EF.

Al respecto, en el siguiente grafico se muestra el porcentaje de las intervenciones realizadas por personal de la Policía Nacional del Perú, en relación a las intervenciones realizadas por personal de la Division de Control Operativo, debiendo señalar que se ha tomado como referencia las 100 resoluciones que es materia de análisis en la presente investigación las cuales han sido emitidas por la División de Controversias de la IA Puno.



FUENTE: Propia
ELABORACION: Propia

Figura 11: Intervenciones realizadas por personal de la PNP y la IA Puno

En ese sentido, se aprecia que existe un porcentaje de 30% de las resoluciones analizadas corresponden a intervenciones realizadas por la Policía Nacional del Perú.

Finalmente, teniendo en cuenta el resultado de las Resoluciones, emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno; asimismo, los argumentos presentados por los reclamantes, en sus escritos, a continuación en la tabla N° 3 se muestra las sanciones impuestas a los infractores (empresas de transporte y conductores), quienes además del comiso de la mercancía de contrabando, son sancionados conjunta o alternativamente con multa, suspensión de licencia, internamiento de vehículo, según lo dispuesto en el artículo 35° de la Ley de los Delitos Aduaneros.

Tabla 2:
Sanciones impuestas a conductores y empresas de transporte

Sanción	Cant.
Multa	70
Suspensión de licencia de conducir	60
Internamiento de vehículo	74

Elaborado por el equipo de trabajo

Interpretacion

De la tabla N°3 se aprecia que la sanción de *internamiento de vehículo* es confirmada en todos los recursos de reclamación que han sido declarados infundados por la Autoridad Aduanera a través de la División de Controversias. Le sigue la sanción de *multa* la cual es el doble de los tributos dejados de pagar por las mercancías intervenidas; sin embargo, ésta queda sin efecto cuando la multa no supera el 10% de una UIT, por lo que dicha multa será considerada onerosa. Finalmente, se puede apreciar que de los casos analizados, la sanción de *suspensión de licencia de conducir*, es impuesta en menor grado debido a que en algunos casos

durante el proceso administrativo sancionador, no se ha logrado establecer la identidad del conductor que se encontraba al momento de la intervención, asimismo, se debe señalar que dicha sanción de suspensión puede ir entre 01 año a 05 años, para el caso de conductores que tienen vínculo contractual con la empresa de transportes la sanción será de 05 años, si se tratan de conductores de transporte particular será de 01 año.

4.1.4 Discusión Respecto Al Primer Objetivo Específico

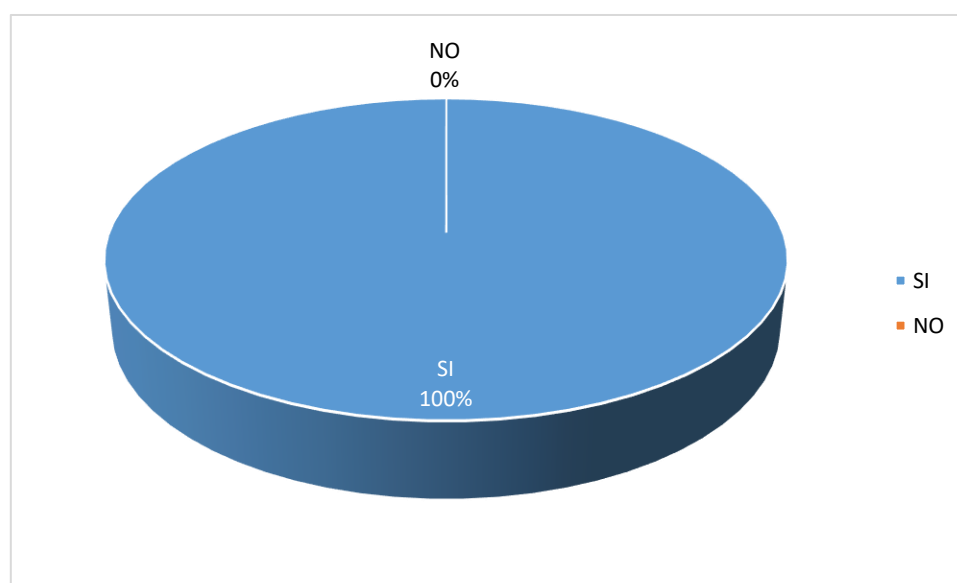
A partir de los resultados obtenidos del análisis de las resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno entre los años 2016 y 2017, queda aceptada la primera hipótesis específica en la que se indica que los argumentos jurídicos de los Recursos de Reclamación interpuesto por las empresas de transporte de pasajeros y conductores, no se ajustan a las normativas que regulan el traslado legal de mercancías establecido por la Ley General de Aduanas, Ley de Delitos Aduaneros, Código Tributario, siendo que el 58% de los Recursos de Reclamación interpuestos son declarados infundados; asimismo, se debe tener en cuenta que los sancionados no argumentan sus escritos en base a la Ley de los Delitos Aduaneros Ley N° 28008 y Reglamento Nacional de Administración de Transportes (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC).

También se debe indicar que conforme se ha señalado en los antecedentes del presente trabajo de investigación en el año 2004 de 700 resoluciones emitidas por la Intendencia de Aduana de Puno 506 resoluciones han sancionado administrativamente a personas, incluida empresas de transporte y conductores, por el transporte de mercancía de contrabando, por lo que el transporte de mercancías de contrabando es una actividad que se mantiene presente hasta la fecha.

4.1.5 Segundo Objetivo Específico Planteado

“Establecer el nivel de conocimiento que tienen las empresas de transporte de pasajeros (a través de sus representantes legales) y los conductores sobre el correcto traslado de mercancía importada”

Para establecer el nivel de conocimiento que tienen las empresas de transporte de pasajeros y conductores sobre el correcto traslado de mercancías, se han elaborado cuestionarios en los cuales se ha preguntado a quienes participan en esta actividad si conocen las normativas referentes al correcto traslado de mercancías, para ello, a través de distintas preguntas se han obtenido como resultado las siguientes tablas y figuras:



FUENTE: Propia
ELABORACION: Propia

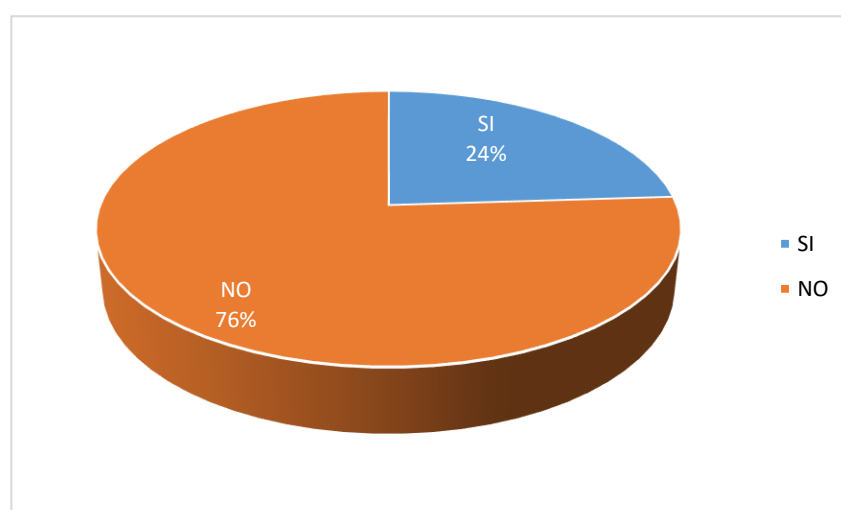
Figura 12: ¿La empresa transportista ha sido sancionada por la IA Puno?

Interpretación

De 25 empresas de transporte encuestadas, se aprecia que todas, alguna vez, han sido sancionadas por la Intendencia de Aduana de Puno, lo que demuestra que

existe una necesidad de capacitar a las mismas en el correcto traslado de equipajes, ello, para evitar las posibles sanciones administrativas, de esta manera se coadyubaría a que las personas que transportan contrabando ya no lo hagan a través de los vehículos de las empresas transportistas.

Ahora bien, en la siguiente figura se muestra si las empresas de transportes conocen si es correcto revisar los equipajes de las personas que se trasladan en los vehículos de transporte, teniendo como resultado lo siguiente:



FUENTE: Propia
ELABORACION: Propia

Figura 13: ¿Es correcto revisar los equipajes de los pasajeros?

Interpretación

Se aprecia que de 25 encuestados, un gran porcentaje (76%), desconoce que es una facultad de los transportistas y conductores revisar los equipajes de las personas que se trasladan en las unidades vehiculares (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC), principalmente, si las personas que trasladan mercancías de contrabando lo hacen en áreas que son de entera responsabilidad del conductor, como son la bodega, parrilla, cabina del conductor, caja de herramientas, entre otros, en ese sentido, si los pasajeros se niegan a que se haga la revisión los conductores deben

identificar plenamente la propiedad de la mercancía con el pasajero, de esa forma evitar una posible sanción administrativa por parte de la Intendencia de Aduana de Puno.

Ahora bien, teniendo en cuenta el párrafo anterior se ha consultado sobre los documentos que las empresas de transporte utilizan para el traslado de los equipajes,

Tabla 3:

Documentación que utiliza la empresa de transporte para el traslado de los equipajes

Documentos	Cant.
Boleto de viaje	25
Manifiesto de pasajeros	18
Ticket	8

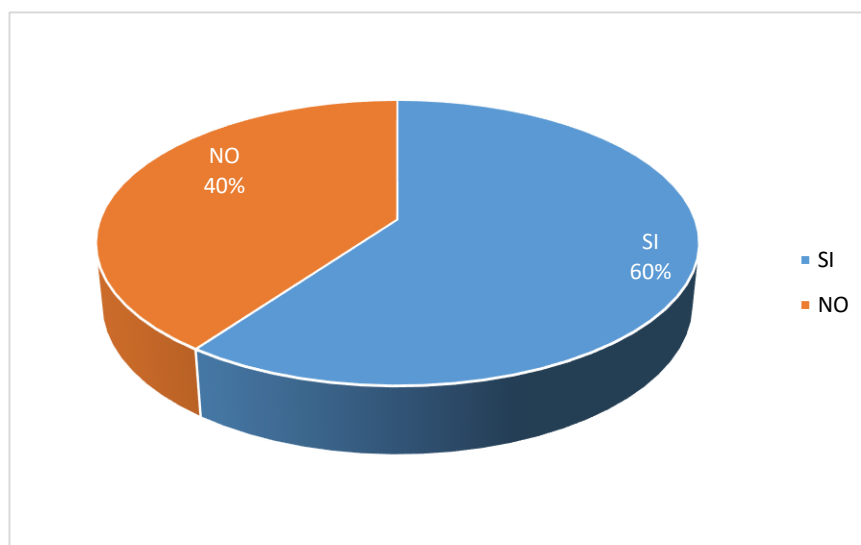
Elaborado por el equipo de trabajo

Interpretación

De todos los encuestados todas las empresas de transporte utilizan el boleto de viaje como documento con el cual trasladan a los pasajeros, sin embargo, este comprobante de pago no es suficiente para identificar los equipajes de las personas que se trasladan en los vehículos. Por otro lado, el manifiesto de pasajeros es un documento que podría ayudar con la identificación del pasajero sin embargo, este tampoco es suficiente sin la utilización del ticket de equipaje, el cual permite identificar al dueño del equipaje corroborando tanto con el manifiesto de pasajeros como con el boleto de viaje. En ese sentido, se aprecia del gráfico precedente que de 25 encuestados solo 8 utilizan los tickets de equipajes lo que muestra el alto grado de informalidad al momento de trasladar en los vehículos los mismos.

Por otra parte, en relación a los conductores que trabajan en las empresas de transporte de pasajeros, se ha formulado preguntas a efectos de determinar el nivel de

conocimiento que tienen sobre el correcto traslado de equipajes y/o mercancías, teniendo como resultado lo siguiente:



FUENTE: Propia
ELABORACION: Propia

Figura 14: ¿Ud. ha sido sancionado alguna vez por la IA Puno?

Interpretación

Del gráfico precedente se aprecia que de un total de 35 encuestados un 60% de conductores encuestados han sido sancionados por la Intendencia de Aduana de Puno, quienes han sido sancionados con la suspensión de licencia de conducir y una multa por el doble de los tributos dejados de pagar, lo que demuestra que existe una alta incidencia de mercancía de contrabando hallada en áreas que son responsabilidad de los conductores, asimismo, se debe señalar la sanción de multa es impuesta de forma solidaria también a la empresa transportista.

4.1.6 Discusión Respecto Al Segundo Objetivo Específico

En relación al objetivo planteado por el cual se ha propuesto establecer el nivel de conocimiento que tienen las empresas de transporte de pasajeros y los conductores sobre el correcto traslado de mercancía, resalto que es de vital

importancia que se promueva capacitación permanente a los involucrados a efectos de evitar la comisión de infracciones administrativas, puesto que de los resultados expuestos se verifica que todas las empresas de transporte han sido sancionadas por la Intendencia de Aduana de Puno, así como también, los conductores, en ese sentido, concuerdo con lo planteado por **Jacqueline Jeanette Bravo Collantes**, en su tesis: “El delito de contrabando en Desaguadero en el año 2004”; quien entre otros concluye que se necesita una orientación adecuada y de los beneficios que obtendrían y que la SUNAT y ADUANAS no solo deben ser sancionadoras sino que también deben orientar.

Por otra parte, también concuerdo con **Gaby Magda Luicho Mamani**, quien en su tesis titulada “Desconocimiento de infracciones y sanciones tributarias y su incidencia en la liquidez y rentabilidad de la empresa de transporte Julsa Angeles Tour SAC en los periodos 2012-2013”; concluye que el personal que labora en los counters de la empresa de transportes no poseen conocimientos sobre infracciones tributarias, en ese sentido, las sanciones tributarias son causas generadas por la falta de conocimiento del personal sobre infracciones y sanciones tributarias.

De lo expuesto en los párrafos precedentes queda confirmada la hipótesis específica en la que se indica que el nivel de conocimiento que tienen las empresas de transporte de pasajeros y los conductores sobre el correcto traslado de mercancía es deficiente a causa del poco interés que tienen éstos para capacitarse en temas relacionados al traslado de mercancías en vehículos de transporte de pasajeros, ello en razón que todas las empresas de transporte han sido sancionadas al menos una vez por la Intendencia de Aduana de Puno, debido al desconocimiento sobre la normativa sobre el correcto traslado de mercancía.

4.1.7 Tercer Objetivo Específico Planteado

“Elaborar un manual práctico de capacitación a conductores y empresas de transporte de pasajeros, a efectos de prevenir la comisión de infracciones administrativas relacionadas al transporte de mercancías de contrabando”

Al respecto se debe indicar que el manual práctico elaborado tiene como finalidad orientar tanto a las empresas de transporte de pasajeros y conductores sobre sus derechos como administrados, responsabilidades de la empresa de transporte y conductor en caso que se trasladen mercancías, los plazos y el procedimiento en caso de sanciones por infracción administrativa, entre otros, dicho manual puede ser consultado en los anexos de la presente investigación, el cual se espera sea de ayuda y contribuya a la disminución del contrabando.

V. CONCLUSIONES

PRIMERO: en relación a los principales factores que inciden en la sanción administrativa por el traslado de mercancías de contrabando a las empresas de transporte de pasajeros y conductores se establece que es el desconocimiento de las normativas legales sobre el correcto traslado de mercancías, el cual tiene como consecuencia que los argumentos presentados en los escritos de reclamación de los administrados no estén acorde a las normas establecidas.

SEGUNDO: Realizado el análisis de las Resoluciones emitidas por la División de Controversias de la Intendencia de Aduana de Puno entre los años 2016 y 2017, se concluye que los argumentos de los Recursos de Reclamación interpuestos ante la Intendencia de Aduana de Puno, adolecen de fundamentación objetiva, tal como lo dispone el Código Tributario en su artículo 189°, siendo que de todas las resoluciones emitidas por la División de Controversias, solo un 26% han sido declaradas fundadas y las demás han sido declaradas infundadas (58%), inadmisibles (14%) e improcedentes (2%); por lo que las sanciones impuestas son: multa, internamiento de vehículo y suspensión de licencia; ahora bien, también se debe señalar que la Policía Nacional del Perú también está facultada a realizar intervenciones a efectos de prevenir el contrabando, siendo que del total de resoluciones analizadas un 30% corresponden a intervenciones de la Policía y el 70% corresponde a la Intendencia de Aduana de Puno.

TERCERO: El nivel de conocimiento que tienen las empresas de transporte de pasajeros y los conductores sobre el correcto traslado de mercancía es precario debido a que todas las empresas de transporte de pasajeros han sido sancionadas, alguna vez, por la Intendencia de Aduana de Puno, por lo que se concluye que existe un desconocimiento en el correcto traslado de los equipajes de las personas que se

trasladan en los vehículos, ello se corrobora cuando afirman que no es correcto revisar los equipajes (76%), sin embargo, el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, faculta a los mismos a revisar los equipajes; por otra parte, de 25 empresas de transporte solo 8 utilizan el ticket de equipaje, el cual es de suma importancia al momento de identificar al propietario de los equipajes que son llevados en la bodega del vehículo, finalmente, se tiene que un 60% de conductores ha sido sancionado alguna vez por la Intendencia de Aduana de Puno, lo que demuestra que tanto policía como la autoridad Aduanera ha encontrado mercancía de contrabando siendo transportada en áreas que son de entera responsabilidad del conductor.

CUARTO: A través del Manual Práctico tanto empresas de transportes de pasajeros y conductores podrán acceder a información que les permitirá tener conocimiento sobre como se debe trasladar correctamente los equipajes de las personas que se transportan en los vehículos, de esta forma podrán evitar ser sancionados administrativamente por la Intendencia de Aduana de Puno, conforme lo dispone la Ley de los Delitos Aduaneros Ley N° 28008.

VI. RECOMENDACIONES

PRIMERO: Que las empresas de transportes de pasajeros y conductores utilicen la documentación pertinente que permita una plena identificación de los propietarios de la mercancía que es trasladada en áreas que son de su responsabilidad, debido a que la Autoridad Aduanera sanciona de forma objetiva, en ese sentido, sus fundamentos deben estar sustentados en documentos que acrediten fehacientemente su inocencia.

SEGUNDO: Que la intendencia de Aduana de Puno programe charlas dirigidas a las empresas de transporte y conductores sobre las consecuencias que tiene el traslado de mercancía de contrabando, sobre como evitar sanciones y de esta forma favorecer la formalización de quienes trasladan mercancías de procedencia extranjera.

TERCERO: Difundir el manual practico entre las empresas de transporte de pasajeros y conductores a efectos de que los mismos tengan conocimiento sobre el correcto traslado de mercancías.

VII. REFERENCIAS

- Alva, M. (2012). ¿Cuándo se configuran los delitos de contrabando y la defraudación de rentas de aduana? *Actualidad Empresarial*, I-2.
- Azalde, C. (2013). *Derecho Aduanero - Perú*. Obtenido de <http://derechoaduaneroperu.blogspot.com/2013/11/breve-historia-de-la-administracion-de.html>
- Bramont Arias, L. (1990). En *Temas de Derecho Penal* (pág. 83). Lima: SP Editores.
- Cabanellas de Torres, G. (1982). *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires: Editorial Heliasta S.R.L.
- Decreto Legislativo Nro 1053. (01 de octubre de 2010). *Ley General de Aduanas*. Lima, Peru.
- Decreto Supremo 121-2003-EF. (28 de agosto de 2003). *Reglamento de la Ley de los Delitos Aduaneros*. Lima, Perú.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. (22 de abril de 2009). *Reglamento Nacional de Administración de Transporte*. Lima, Perú.
- Gonzalez, A. (2018). *Curia Consulting Group*. Obtenido de <https://www.curiacg.com/consecuencias-del-desconocimiento-de-la-ley/>
- Grajales, A. A., & Negri, N. J. (2018). *Sobre la Argumentación Jurídica y sus Teorías*. Madrid: Marcial Pons.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. Mexico: Mc Graw Hill.

- Huaman, M. A. (2016). El delito de contrabando en el Perú y en el contexto internacional. *Revista Lex*, 293.
- Hugo Vizcardo, S. J. (2015). Los Delitos Aduaneros en el Perú. *Revista Juridica "Docentia et Investigatio"*, 2.
- Instituto del Pacifico. (2017). En *Los Delitos Aduaneros* (pág. 03). Lima: Instituto del Pacifico.
- Ley N° 28008. (28 de agosto de 2003). Ley de los Delitos Aduaneros. Lima, Perú.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2015). *Guia de Orientación al Usuario del Transporte Terrestre*. Lima: IMPRESOS S.R.L.
- Real Academia Española. (13 de 11 de 2018). *Juridico, Diccionario del Español*.
Obtenido de <http://dej.rae.es/#/entry-id/E76430>
- Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria. (2018). En *Módulo 1 Comprendamos la importancia de educar hacia el desarrollo de la cultura tributaria y aduanera* (pág. 65). Lima.
- Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria. (15 de 11 de 2018). *Portal Sunat*. Obtenido de <http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php/empresas-menu/recursos-impugnatorios-empresas/reclamacion-empresas>
- Universidad Técnica Particular de Loja. (3 de Marzo de 2018). *UTPL Blog*. Obtenido de <https://noticias.utpl.edu.ec/que-es-la-argumentacion-juridica>
- Vargas, C. (2018). *LXIII Seminario de Derecho Aduanero*. Lima: Defensoria del Contribuyente y Usuario Aduanero.

Zanabria, R. (1997). Comentarios al Código Tributario y los Ilícitos Tributarios. Lima:

Editorial San Marcos.

ANEXOS

ANEXOS

**ANEXO 01 : MANUAL PRACTICO PARA EL CORRECTO TRASLADO
DE MERCANCIAS**

ANEXO 02 : MODELO DE ACTA DE INCAUTACION/INMOVILIZACION

ANEXO 03 : ENCUESTA APLICADA



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL
ALTIPLANO**



**MANUAL PRACTICO PARA EL CORRECTO
TRASLADO DE MERCANCIAS**



ELABORADO POR: HUBER RUSSELL MANGO CUNO

CONTENIDO

- 1. Derechos de los administrados**
- 2. Sanción de comiso aduanero**
 - 2.1. Clases de sanciones**
 - 2.2. El comiso**
 - 2.3. En la Ley de los Delitos Aduaneros**
- 3. Obligaciones y facultades de los transportistas según el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.**
- 4. Medios impugnatorios en caso de comisión de infracción administrativa**

I.- DERECHOS DE LOS ADMINISTRADOS.

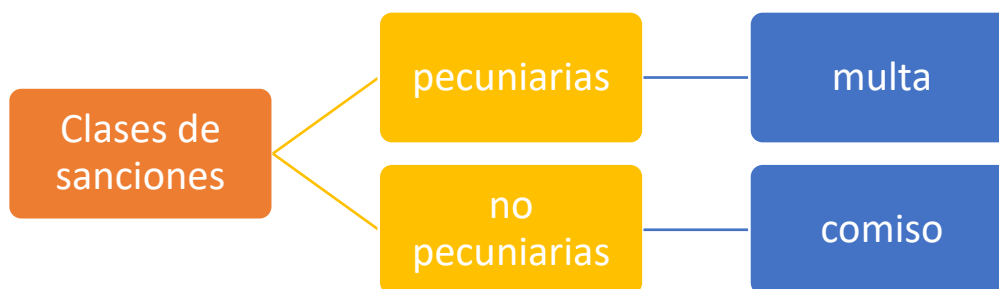
Los derechos de los administrados previstos en el Código Tributario son los siguientes:



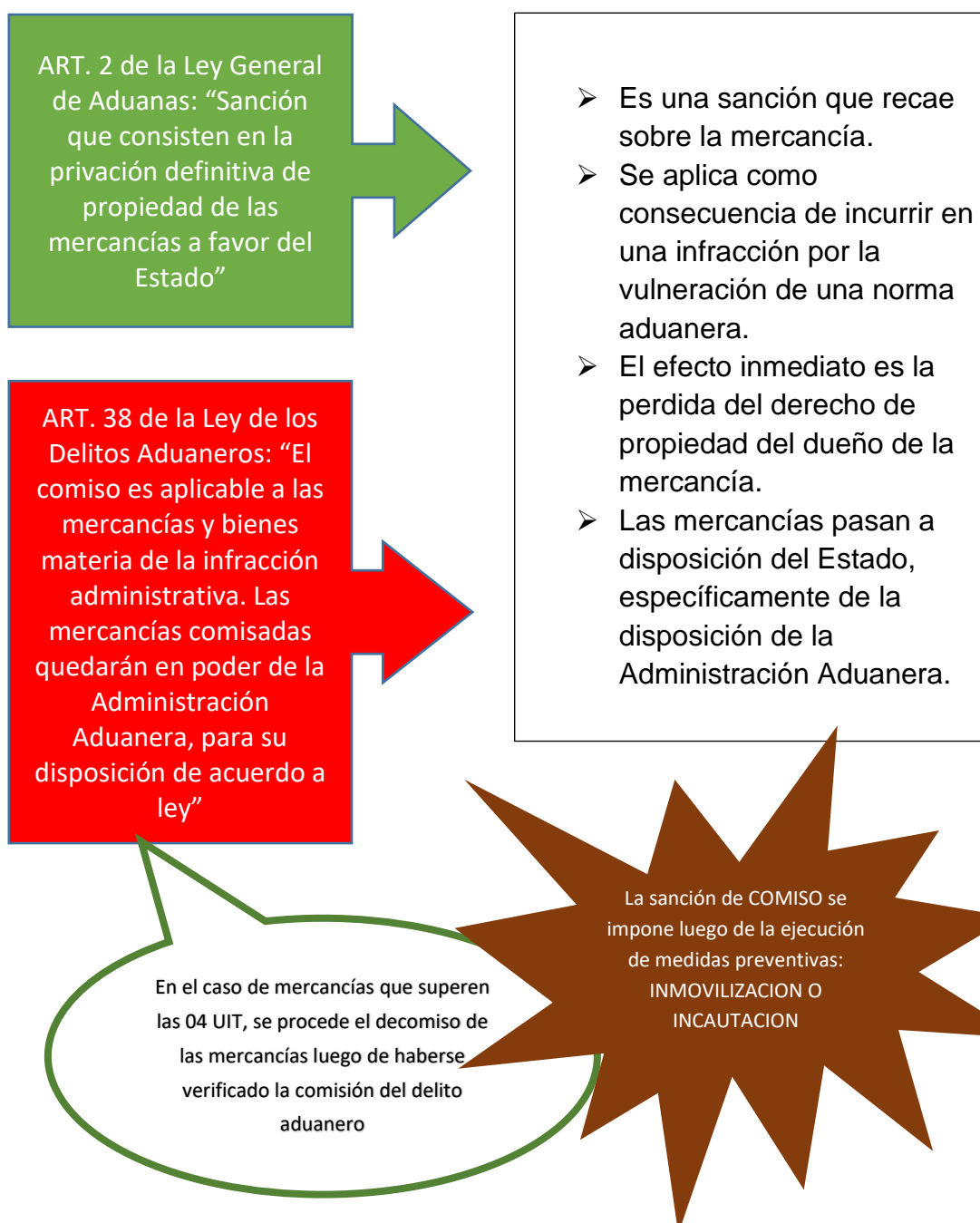
II.- SANCION DE COMISO ADUANERO.

2.1.- Clases de sanciones.

- ✓ Las infracciones tributarias o aduaneras se sancionan mediante la imposición de sanciones pecuniarias y no pecuniarias.
- ✓ Las sanciones pecuniarias consisten en una multa.
- ✓ Las sanciones no pecuniarias consisten en la pérdida de un derecho específico, como es el caso del uso o posesión de un bien.

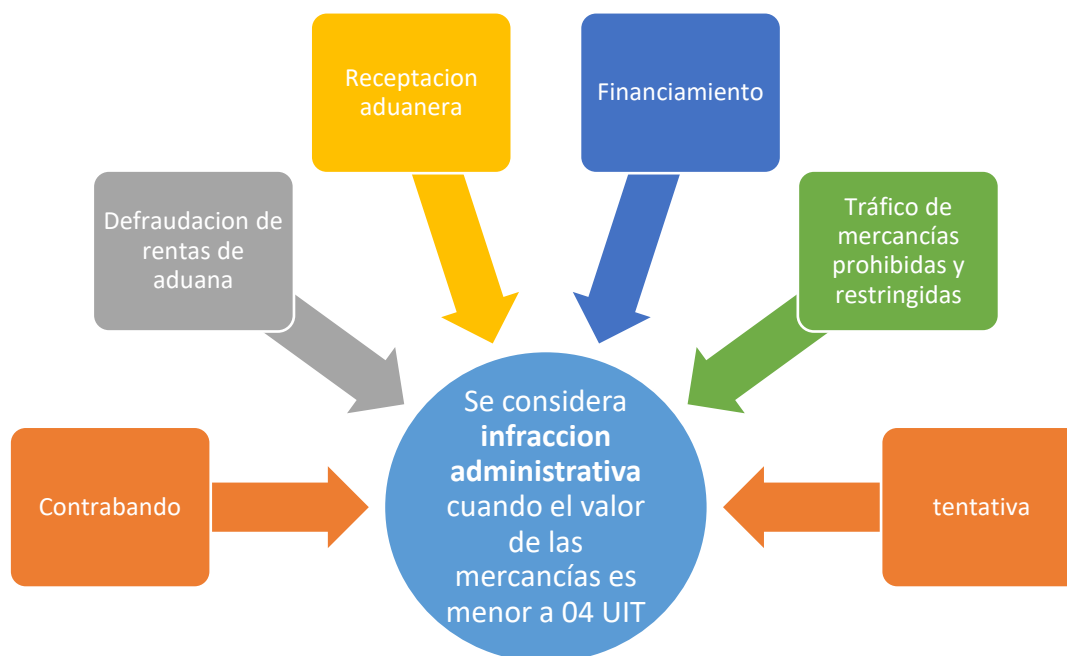


2.2.- El Comiso



2.3.- En la Ley de los Delitos Aduaneros (LDA)

Son considerados delitos aduaneros los siguientes:



Artículo 1.- Contrabando

El que se sustrae, elude o burla el control aduanero ingresando mercancías del extranjero o las extrae del territorio nacional o no las presenta para su verificación o reconocimiento físico en las dependencias de la Administración Aduanera o en los lugares habilitados para tal efecto, cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de cinco ni mayor de ocho años, y con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días multa.

Artículo 4.- Defraudación de Rentas de Aduana

El que mediante trámite aduanero, valiéndose de engaño, ardid, astucia u otra forma fraudulenta deja de pagar en todo o en parte los tributos u otro gravamen o los derechos antidumping o compensatorios que gravan la importación o aproveche ilícitamente una franquicia o beneficio tributario, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cinco ni mayor de ocho años y con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días-multa.

Artículo 6.- Receptación aduanera

El que adquiere o recibe en donación, en prenda, almacena, oculta, vende o ayuda a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba que debía presumir que provenía de los delitos contemplados en esta Ley, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de tres ni mayor de seis años y con ciento ochenta a trescientos sesenta y cinco días-multa.”

Artículo 7.- Financiamiento

El que financie por cuenta propia o ajena la comisión de los delitos tipificados en la presente Ley, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de ocho ni mayor de doce años y con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días-multa.

Artículo 8.- Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas

El que utilizando cualquier medio o artificio o infringiendo normas específicas introduzca o extraiga del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de ocho ni mayor de doce años y con setecientos treinta a mil cuatrocientos sesenta días multa.”

Artículo 9.- Tentativa

Será reprimida la tentativa con la pena mínima legal que corresponda al delito consumado. Se exceptúa de punición los casos en los que el agente se desista voluntariamente de proseguir con los actos de ejecución del delito o impida que se produzca el resultado, salvo que los actos practicados constituyan por sí otros delitos.

**SANCIONES QUE ESTABLECE LA LEY DE LOS DELITOS ADUANEROS
PARA TRANSPORTISTAS Y CONDUCTORES**

BASE LEGAL	CONDUCTA	SANCION
<p>artículo 1° de la Ley de los Delitos Aduaneros</p>	<p>Delito de contrabando. “El que se sustrae, elude o burla el control aduanero ingresando mercancías del extranjero o las extrae del territorio nacional o no las presenta para su verificación o reconocimiento físico en las dependencias de la Administración Aduanera o en los lugares habilitados para tal efecto, cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias (...)”</p> <p>Modalidad de contrabando. “Conducir en cualquier medio de transporte, hacer circular dentro del territorio nacional, embarcar, desembarcar o transbordar mercancías, sin haber sido sometidas al ejercicio de control aduanero”</p> <p>Infraacción administrativa “Constituyen infraacción administrativa los casos comprendidos en los artículos 1°, 2°, 6° y 8° de la Ley de los Delitos Aduaneros cuando el valor de las mercancías no exceda de cuatro (04) Unidades Impositivas Tributarias (...)”;</p>	<p>“(…) pena privativa de la libertad no menor de cinco ni mayor de ocho años, y con trescientos sesenta y cinco a setecientos treinta días multa”.</p> <p>En concordancia con el artículo 39° de la ley de los Delitos Aduaneros – Ley N° 28008</p>
<p>Literal d. del artículo 2°, en concordancia con el artículo 33° de la Ley de los Delitos Aduaneros</p>	<p>Sanciones “Las personas que transportan mercancías vinculadas a la infraacción administrativa tipificada en la presente Ley (...)”</p>	<p>a. “Si se trata de persona natural se le suspenderá la licencia de conducir por un (01) año, registrándose la sanción como antecedente en el Registro de Conductores. En caso de que dicha persona preste servicios, bajo cualquier forma o modalidad para una persona jurídica dedicada al transporte, se le suspenderá cinco (5) años la licencia de conducir. Asimismo, en ambos casos, le corresponderá una multa por una suma equivalente a dos veces los tributos dejados de pagar.”</p> <p>b. “Si se trata de persona jurídica, le corresponderá una multa por una suma equivalente a dos veces los tributos dejados de pagar.”</p>

<p>artículo 41° de la Ley de los Delitos Aduaneros</p>	<p>Internamiento del medio de transporte “Cuando las Empresas de Servicio Público de Transporte de Pasajeros o Carga a través de sus conductores, cualquiera que sea el vínculo contractual, transportistas individuales o particulares, <u>utilicen su vehículo para la comisión de las infracciones establecidas en la presente Ley (...)</u>”</p>	<p><u>En caso de concurrencia de responsabilidades la obligación será solidaria.”</u></p> <p>a. <u>“Internamiento del vehículo por un período de sesenta (60) días calendario”</u>.</p> <p>b. “Si se cometiera nuevamente la misma infracción, corresponderá el internamiento del vehículo por un período de ciento veinte (120) días calendario, incrementándose en sesenta (60) días calendario por cada reincidencia. En caso de que el medio de transporte hubiera sido acondicionado o modificado en su estructura original para la comisión de la infracción, el propietario del vehículo deberá reacondicionar el mismo a su estado original, antes de los plazos establecidos en los literales anteriores, según sea el caso.”</p> <p>“Si el medio de transporte hubiese sido acondicionado por segunda vez, corresponderá el internamiento del vehículo por un período de ciento ochenta (180) días calendario, siempre que pertenezca al mismo propietario. De no modificarse su estructura en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, se le sancionará con el comiso del vehículo.”</p>
--	--	---

**CRITERIOS ESTABLECIDOS POR EL TRIBUNAL FISCAL ESPECTO AL RESPONSABILIDADES
DE LOS TRANSPORTISTAS Y CONDUCTORES**

N° RESOLUCION	CRITERIO
RTF N° 19021-A-2013	“(…) En el presente caso no se está atribuyendo al recurrente (transportista) la propiedad de las mercancías intervenidas, así como la responsabilidad por el ingreso ilegal de éstas a nuestro territorio aduanero, sino, por el transporte de dichas mercancías vinculadas a infracción administrativa ligada al contrabando (no cuentan con documentación aduanera pertinente que acredite su procedencia legal), situación que se acredita objetivamente”.
RTF N° 11417-A-2017	“(…) Al respecto, siendo el conductor del vehículo intervenido el responsable de transportar a los pasajeros y mercancías en el vehículo que conduce, éste debe contar con los documentos que sustenten a quienes está trasladando y la mercancía transportada (manifiesto de pasajeros, manifiesto de carga, declaración, guías de remisión o tickets de equipaje, etc.”
RTF N° 11417-A-2017	“(…) se debe señalar que existen varias áreas del vehículo que son de <u>entera responsabilidad y control del conductor</u> como son: la cabina del conductor, la bodega, parrilla, ambiente de descanso o habitación del copiloto, ambientes para herramientas, llantas de repuestos, etc.(…)”
RTF N° 04314-A-2016	“(…) Es de vital importancia tener certeza de la ubicación exacta en la que se encontró la mercancía incautada para efectos de determinar la responsabilidad correspondiente (...); “(…) el hecho que la Autoridad Aduanera haya detectado mercancía en el salón de pasajeros al interior del vehículo, perteneciente a los pasajeros, quienes no se identificaron ni reclamaron su propiedad, no constituye responsabilidad del recurrente según la Ley de los Delitos Aduaneros (...)”
RTF N° 02860-A-2016	“(…) Se concluye que si bien los bienes incautados fueron encontrados en la bodega del vehículo, esto no implica necesariamente que ésta haya tenido participación en el traslado de estas mercancías, ya que de los actuados se identifica a la responsable de hacer circular dentro del territorio nacional las mercancías extranjeras sin sustento legal, siendo esta persona a la que corresponde ser imputada con la infracción establecida en el inciso d) del artículo 2° de la Ley de los Delitos Aduaneros (...)”

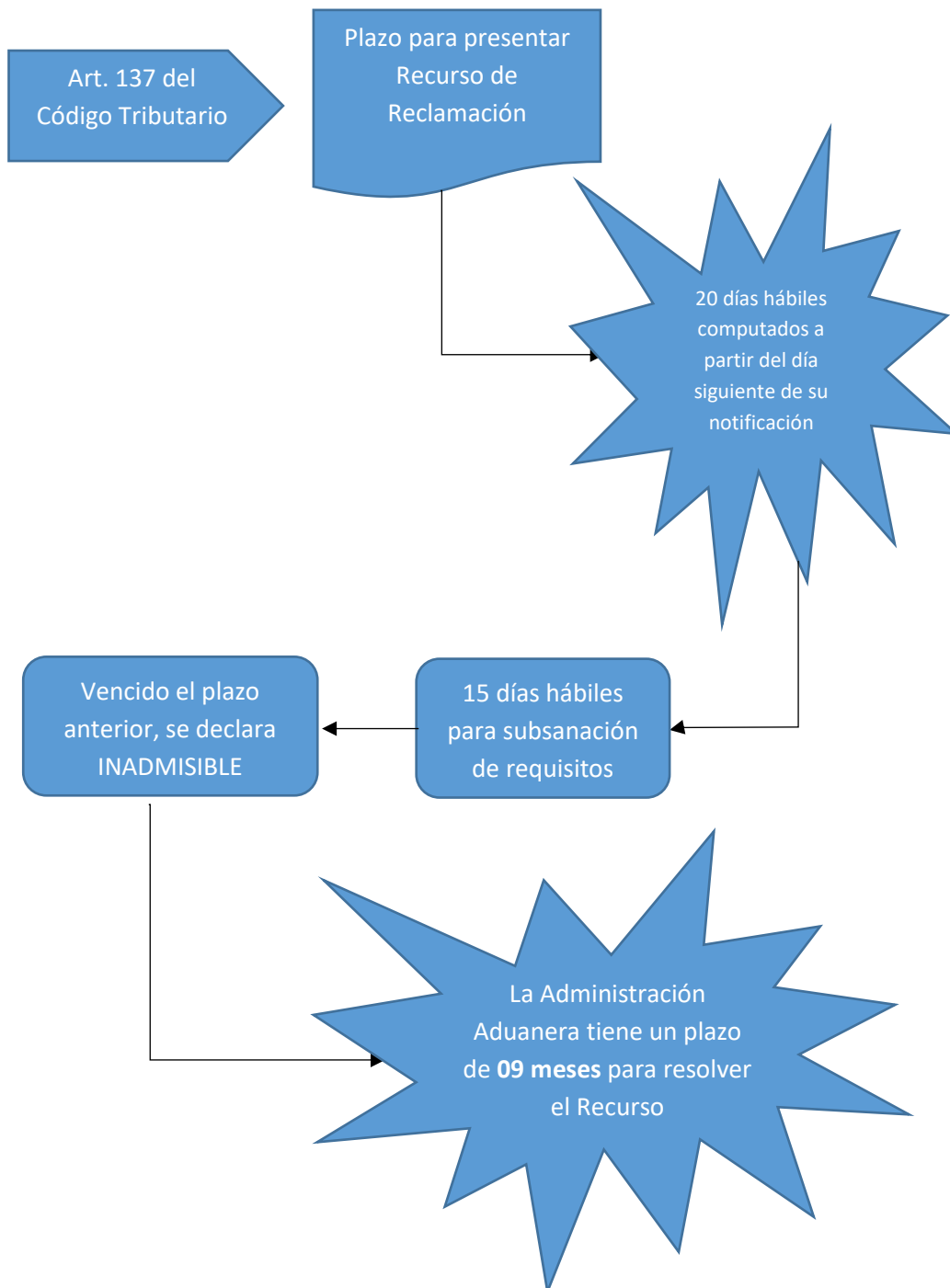
3.- Obligaciones y facultades de los transportistas según el Reglamento Nacional de Administración de Transportes (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC).

Artículo	Decreto Supremo N° 017-2009-MTC
42.1.15	<p><i>“Transportar el equipaje, bultos, paquetes y/o mercancías por usuario, debidamente acondicionados en la bodega del vehículo y en los portaequipajes ubicados en el salón del vehículo, por ninguna razón está permitido ubicar paquetes, equipajes, bultos, encomiendas u otros en el pasadizo del salón del vehículo u obstaculizando las puertas o salidas de emergencia del vehículo, ni en su exterior (...)”.</i></p>
77.1.10	<p>OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS</p> <p><i>“(…) Declarar los bienes que transporta como equipaje en la bodega del vehículo (...)”</i></p> <p>En ese sentido, se tiene que es obligación del usuario del servicio de transporte declarar los bienes que transporta como equipaje en la bodega, lo que significa que si el pasajero cumple con su obligación de declarar los bienes que transporta como equipaje en la bodega y el transportista registra esta declaración, no corresponderá imputar responsabilidad al conductor o al transportista, por lo que solo en este supuesto, se puede afirmar que es el pasajero la persona que conduce o transporta la mercancía contenida en su equipaje.</p>
87	<p>CONTROL DE LAS MERCANCÍAS</p> <p><i>“El transportista podrá verificar el contenido de los bultos o embalajes entregados para su transporte, conjuntamente con el remitente o generador de la carga, a fin de dejar constancia que ésta se halla conforme con lo declarado en la guía de remisión del transportista y en la carta de porte”.</i></p>

4.- Medios impugnatorios en caso de comisión de infracción administrativa

4.1.- Reclamación

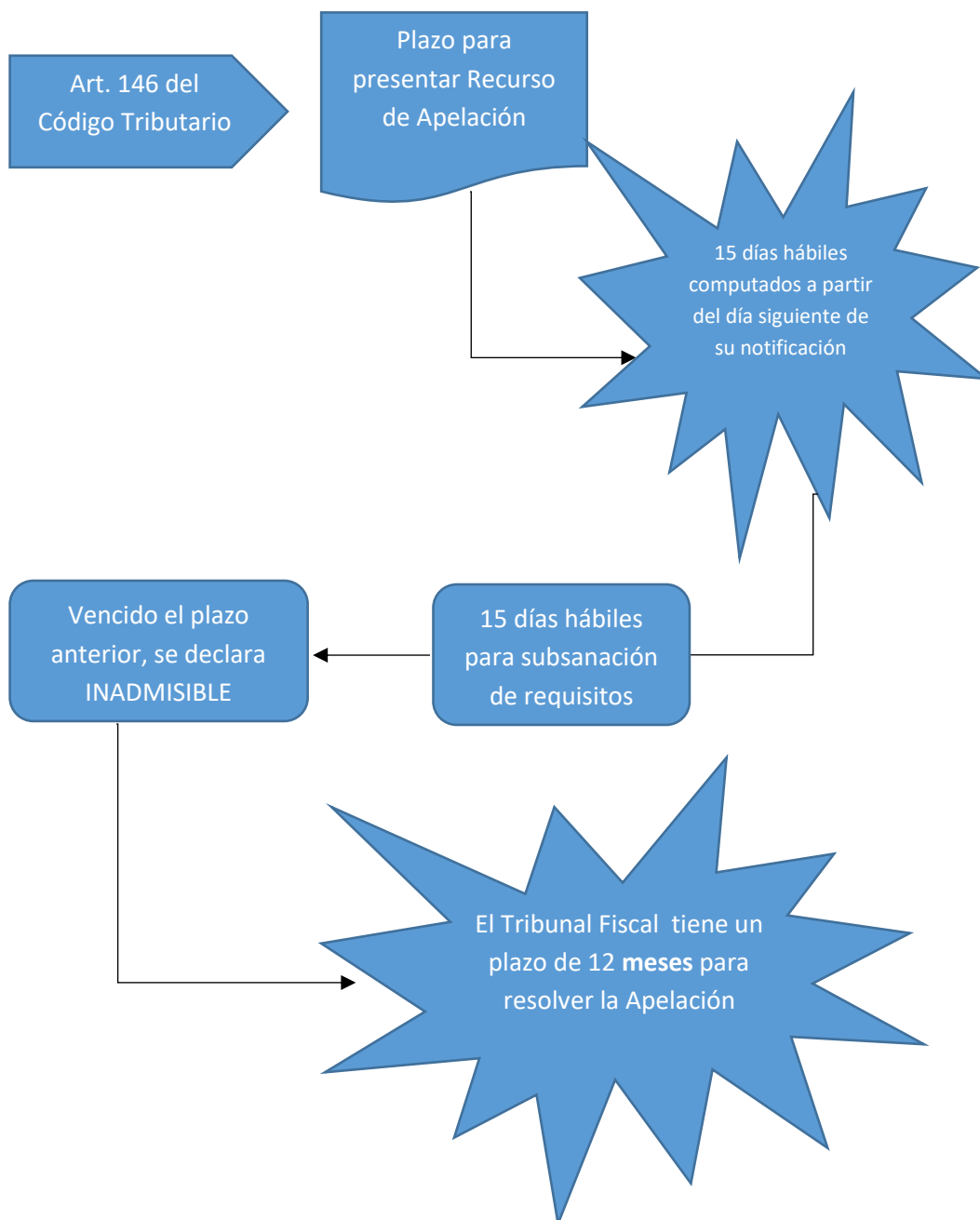
Es un medio impugnatorio que se presenta ante la misma entidad que emitió el acto administrativo con la finalidad de que la autoridad aduanera lo revoque o deje sin efecto.



4.1.- Apelación

Es un medio impugnatorio en segunda y última instancia administrativa el cual debe ser conocido y resuelto por el Tribunal Fiscal.

El Recurso de Apelación se presenta ante la Intendencia de Aduana que dictó la resolución apeada, la cual, luego de verificados los requisitos de admisibilidad, elevará el expediente al Tribunal Fiscal para su resolución final



MODELO DE ACTA DE INCAUTACION/INMOVILIZACION

SUNAT
ACTA DE INMOVILIZACIÓN - INCAUTACIÓN N° 316 - 0300 - 2015 - N° [REDACTED]

02 01 INMOVILIZACIÓN
 02 INCAUTACIÓN

Página: 01 / 01

1 DATOS GENERALES DE LA ACCIÓN DE CONTROL O FISCALIZACIÓN				
1.1 FECHA 12-11-2015	1.2 HORA 17:00	1.3 ACCIÓN 06	1.4 LUGAR DE LA ACCIÓN DE CONTROL Av. GRAU N° 703 - Cercado de Lima	1.5 NOMBRE DE LA ACCIÓN DE CONTROL PEGASO
2 IDENTIFICACIÓN DEL INTERVENIDO O RESPONSABLE DE LOS BIENES				
2.1 FORMA IDENTIFICACIÓN 01	2.2 TIPO DE PERSONA 06	2.3 APELLIDOS Y NOMBRES [REDACTED]		
2.4 TIPO DOC 03	2.5 N° DOC IDENTIDAD [REDACTED]	2.6 DOMICILIO (Calle, Av., Jr. / N° / Interior ó Dpto. / Urb. Distr./Prov./ Dpto.)		
2.7 NOMBRE / RAZÓN SOCIAL				2.8 RUC
3 DATOS DEL TRANSPORTE			4 DATOS DEL DESPACHO ADUANERO	
3.1 EMPRESA TRANSPORTISTA	3.2 T. VEH.	3.3 MATRÍCULA	3.4 MANIFIESTO	
3.5 PROCEDENCIA / DESTINO	3.6 DOCUMENTO DE TRANSPORTE		4.1 RÉGIMEN U OPERACIÓN ADUANERA	4.2 N° DECLARACIÓN
3.7 FECHA DE EMISIÓN			4.3 FECHA	
5 FUNDAMENTO DE HECHO			6 FUNDAMENTO DE DERECHO	
Mercadería que se incauta por carecer de documentación que sustente su ingreso legal al país.			Ley de Delitos Aduaneros N° 28008 Art 1°, 6° y 13°	
7 DESCRIPCIÓN DE LOS BIENES				
7.1 N°	7.2 CANT.	7.3 U. MED.	7.4 DESCRIPCIÓN	7.5 OBSERVACIONES
01	58	U	Celulares de diferentes marcas y modelos de procedencia extranjera Facturas N° L 64284, L 00609	
8 OBSERVACIONES:				
Intervención conjunta realizada con participación del Ministerio Público, PNP y SUNAT. Acta realizada según consta en Acta de Verificación e Incautación de fecha 12.11.2015.				
9 SERVIDOR ADUANERO		10 MINISTERIO PÚBLICO		11 INTERVENIDO O RESPONSABLE
 REG. 9521 FIRMA / REGISTRO		FIRMA / SELLO		FIRMA / HUELLA DIGITAL
12 ENTREGA DE MERCANCIAS AL ALMACÉN				
12.1 FECHA Y HORA: 12-11-16:00		12.2 NÚMERO DE DOCUMENTO DE RECEPCIÓN: H/6633		12.3 CON OBSERVACIÓN
12.3 REGISTRO Y FIRMA DE SERVIDOR QUE ENTREGA 		12.4 NOMBRE, REGISTRO Y FIRMA DEL PERSONAL QUE RECIBE 		SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>

MODELO DE ENCUESTA**ENCUESTA**

Estimado Sr., con motivo de desarrollar un trabajo de investigación titulado “FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LA IMPOSICION DE SANCIONES ADMINISTRATIVAS POR LA INTENDENCIA DE ADUANA PUNO A EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CONDUCTORES POR TRASLADO DE CONTRABANDO”. Se le agradece su colaboración en llenar la presente encuesta que completamente confidencial.

1.- ¿La empresa de Transporte y/o conductor alguna vez ha sido sancionada administrativamente por la Intendencia de Aduana de Puno?

Si () no ()

2.- ¿Cuál de las siguientes sanciones han sido impuestas a la empresa de transportes y/o conductor?

Multa ()

Suspensión de licencia de conducir ()

Internamiento de vehículo ()

3.- ¿considera que es correcto revisar los equipajes de los pasajeros?

Si () no ()

4.- ¿Cuál de los siguientes documentos utiliza para el traslado de equipajes?

Boleto de viaje ()

Manifiesto de pasajeros ()

Ticket ()